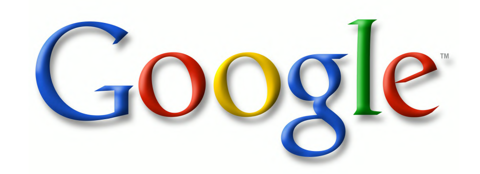
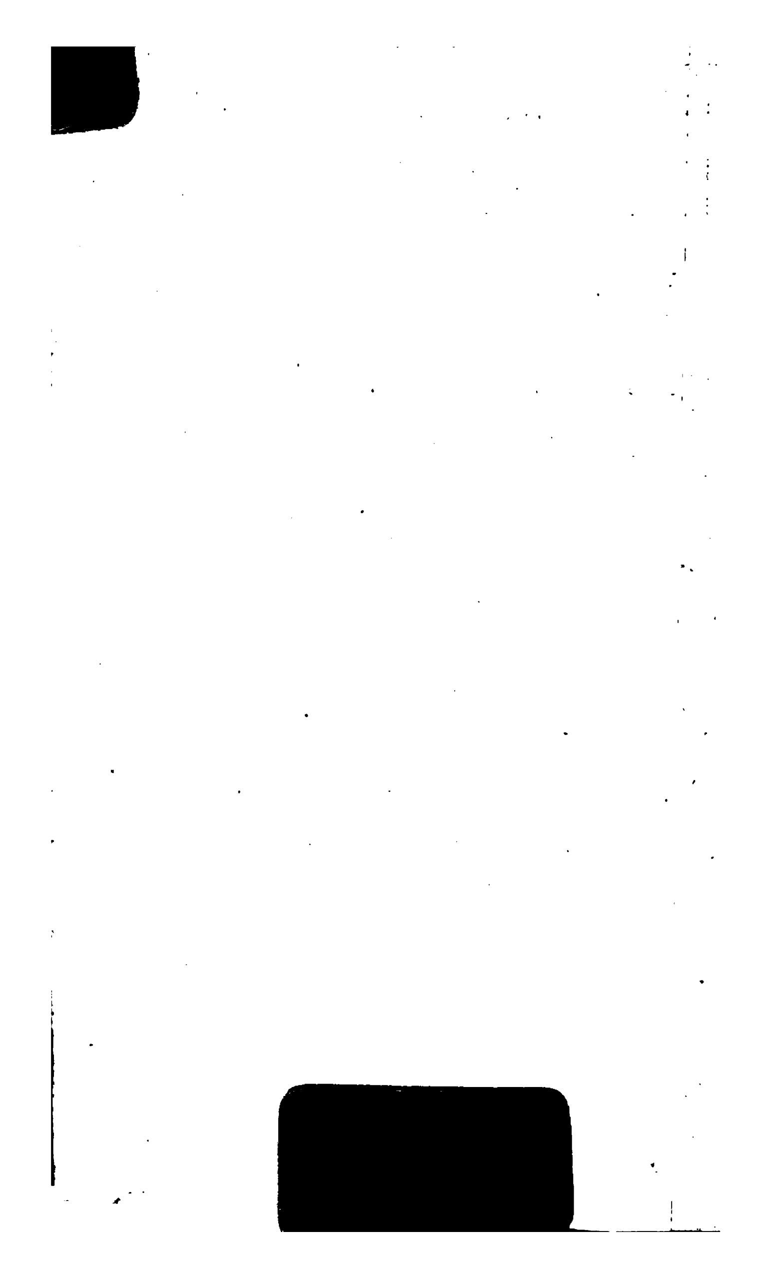




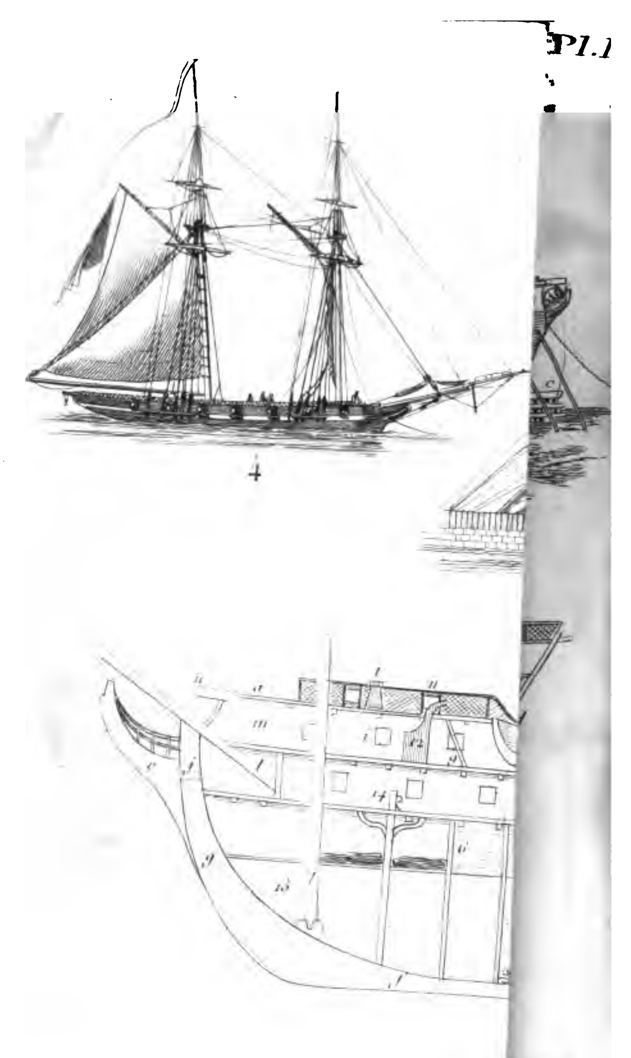
DBG
Les Jeu

LES

JEUNES MARINS.

TOME I.

IMPRIMERIE ET FONDERIE DE J. PINARD,
RUE D'ANJOU-DAUPHINE, N° 8, A PARIS.



Pl.1
4

LES JEUNES MARINS,

OU

VOYAGE

D'UN CAPITAINE DE VAISSEAU

AVEC SES ENFANS

Sur les Côtes et dans les Ports de Mer

DE LA FRANCE;

CONTENANT LA DESCRIPTION DES CÔTES ET DES PORTS SOUS LES RAPPORTS DE L'HISTOIRE, DE LA STATISTIQUE, DE LA MARINE, DU COMMERCE ET DE L'HISTOIRE NATURELLE;

Enrichi d'une foule d'Episodes, Anecdotes, Historiettes et Nouvelles; d'un Précis de l'Histoire de la Marine; d'un Traité élémentaire et d'un Vocabulaire des mots de cette science, et des principaux Traits de bravoure, d'intrépidité et de dévouement des plus célèbres Marins français;

Orné de 40 VUES DES PORTS DE FRANCE, dessinées et gravées par COUCHÉ fils, d'après les tableaux de C.-J. VERNET, HUE et autres; et de 4 PLANCHES, représentant des batimens de diverses grandeurs, dessinées et gravées par BAUGEAN;

PAR M. V***,

ANCIEN OFFICIER DE MARINE.

Deuxième Tirage.

TOME PREMIER.

PARIS.

GUILLAUME ET COMPAGNIE,

RUE HAUTEFEUILLE, N° 14.

1827.

INTRODUCTION.

« Si la Fortune me l'eût permis, disait Bernardin de Saint-Pierre, j'aurais entrepris un voyage autour de l'Europe, et peut-être autour du monde, moins fatigant, plus agréable et plus utile que celui que l'on fait tous les jours pour aller se promener dans les montagnes de la Suisse. Je l'aurais fait par mer, le long des terres, à la manière des sauvages. Un canot léger avec une voile latine et quelques matelas m'eussent servi de voiture; deux matelots avec leurs compagnes auraient formé mon équipage; je n'aurais pas hésité à m'y embarquer avec la mienne et mes enfans; tout fût devenu pour moi instruction ou plaisir. Suis-je curieux des minéraux, les falaises m'ent'rouvrent leurs flancs; je trouve à leurs pieds des galets métalliques que les courans y roulent

à l'envi. Aimé-je les plantes, j'en cueille sur les grèves que les flots y entraînent des contrées les plus éloignées. Les semences même de la Jamaïque sont portées en hiver jusque sur les côtes Orcades. Pourquoi celles des Orcades n'aborderaient-elles pas en été sur le sol de la France? Chaque coup de rame lève un feuillet du livre de la Nature, et me découvre de nouveaux paysages. Ici j'aperçois, sur un banc de sable couvert de veaux marins sédentaires, des *flamands* couleur de feu, des aigrettes, des pélicans, et d'autres oiseaux voyageurs de la zone torride; là, au sein des dunes, s'élèvent les ruines d'un monument au haut duquel la cigogne fait son nid; plus loin j'entrevois l'embouchure d'une rivière bordée de saules; je la remonte au sein des prairies et des campagnes labourées, terminées à l'horizon par les tours d'une ville. Une forêt s'élève au milieu d'une île, je viens me reposer sous ses majestueux ombrages. L'alcyon, en rasant les flots, et l'alouette marine, par ses cris, m'annoncent-ils les approches

de la tempête ou de la nuit, nous échouons notre esquif sur la grève, nous le traînons au pied d'un vieux arbre ou derrière un rocher, à l'embouchure d'un ruisseau. Cependant les hommes se dispersent pour la chasse ou pour la pêche; les femmes allument le feu ou préparent à manger. Tous se réunissent ensuite dans la barque, abritée par sa voile de la pluie, du froid et des vents.

« On vante beaucoup les voyages aux Alpes et aux Pyrénées : ils ont sans doute leur agrément et leur utilité, mais je trouve que ceux de la mer, le long des côtes, sont incomparablement plus intéressans.... C'est surtout sur les bords de l'Océan, au fond de cette immense vallée qui le renferme, que se réunissent les harmonies de toutes les puissances de la nature. C'est là que se développent, sur un horizon de niveau avec nos yeux, toutes les magnificences du lever et du coucher du soleil, des météores de l'air, le flux et le reflux des mers, les vastes embouchures des fleuves, des monta-

gnes escarpées par les flots, qui montrent les minéraux qu'elles renferment dans leurs flancs, les végétaux et les animaux fluviatiles, marins et terrestres, enfin des cités populeuses où abordent des vaisseaux de toutes les nations. »

C'est en partie l'idée de Bernardin de Saint-Pierre que nous avons voulu réaliser en présentant à nos lecteurs la description des côtes de France. Sans doute, un voyage sur toutes les côtes du globe, tel que le concevait l'auteur de Paul et Virginie, eût présenté, dans un cadre plus vaste, des aperçus plus multipliés, des détails, des peintures, des tableaux plus piquans et plus variés. Depuis les bords glacés de la Norwège et de la Laponie jusqu'à la pointe de l'Afrique, et depuis la baie de Baffin jusqu'au détroit de *Davis*, que d'aspects divers, que de mœurs différentes se seraient offerts à nos pinceaux! Là, au milieu de ses montagnes de glace prismatiques, nous aurions vu le Samoiede ou le Groenlandais,

poursuivant dans sa barque, couverte de la peau du veau marin, d'énormes cétacées, au milieu des flots soulevés par les efforts de ces rois des ondes; ici, des Esquimaux, sur leurs longs patins, chasseraient les renards, les martres aux fourrures précieuses. Les bords brumeux et hérissés de l'Océan du Nord, les rives, tantôt plates et sablonneuses, tantôt garnies de falaises de la mer qui baigne nos côtes; enfin les hauts promontoires des îles et des rivages de l'Inde ou de l'Amérique du sud se seraient successivement développés à nos regards. Depuis le canot d'écorce ou de bambou, jusqu'au vaisseau superbe qui, parcourant les vastes océans, atteste aux deux mondes la supériorité de l'homme civilisé, et la grandeur des conceptions de son intelligence, quelle diversité d'ensemble et de détails n'aurions-nous pas remarquée dans les esquifs que l'industrie a construits sous chaque climat pour traverser les eaux qui séparent l'homme de ses semblables. Sur les côtes de la Chine, de l'île Formose, du Japon,

des Philippines, vogueraient les *Jonques* avec leurs voiles de nattes, leurs mâts de bambous, leurs poupes élevées, leurs carênes grossièrement travaillées, mais revêtues de couleurs tranchantes et d'un vernis brillant. Dans les mêmes parages, le *Prao mahian* et le *Prao volant* de Java et de Malaca, les *caraçoras* des Moluques ne nous auraient pas moins surpris par leurs formes, que les *balses* de la côte du Pérou, les *pirogues* des îles de l'Océan pacifique. Mais, en parcourant les rives de la Méditerranée et les îles volcaniques qui dominent la surface de cette mer, combien plus encore nous aurions été frappés de la fécondité de l'invention humaine; nous aurions vu les *polacres*, les *pinques*, les *tartanes*; en traversant les flots dans tous les sens, nous aurions tour à tour monté les *speronare* maltais, le *mystic* grec, les *sarcolèves* que surmonte le pavillon du Croissant, et le *scampavia* qui, guidé par l'intrépide Canaris, porta si souvent parmi les flottes ottomanes l'incendie et l'épouvante.

Mais, si le plan dont nous venons de présenter quelques aperçus eût été fécond en détails et neuf en peintures variées, en contrastes intéressans, son étendue aurait nui à l'exactitude et à la fidélité de son exécution. Désirant que nos lecteurs puissent tirer du voyage que nous leur offrons toute l'utilité, tout l'agrément dont il est susceptible, nous avons cru devoir le renfermer dans les bornes des côtes de la France, áfin d'offrir dans le même cadre et les beautés de la marine et des notions exactes sur nos villes et nos départemens littoraux. Nous avons voulu que sous le même point de vue on trouvât rassemblés les élémens de la science de la navigation, l'historique et la statistique des ports qui bordent nos côtes sur l'Océan et la Méditerranée.

Pénétrés de l'importance de la marine, de cette science sur laquelle reposent toutes les relations des différens peuples du globe, et à laquelle la plupart des nations européennes ont dû à diverses époques leur prospé-

rité et leur puissance, nous avons été surpris de l'espèce d'abandon et d'oubli auxquels elle semble condamnée auprès de toutes les classes de la société. Tous les jours nous sommes inondés d'une foule d'élémens, de manuels, d'encyclopédies où l'on essaye de mettre toutes les sciences, même les plus abstraites, à la portée des enfans et des hommes auxquelles des occupations multipliées interdisent des études profondes. Une science seule semble être exclue de ces recueils : c'est la marine. J'ai souvent cherché les motifs qui pouvaient, sinon justifier, du moins déterminer cette exclusion ; j'ai examiné si, effectivement, cette science n'était point susceptible d'être réduite à des notions simples, claires et précises ; si des ornemens puisés dans la science elle-même ne donneraient pas à ces principes élémentaires un attrait propre à les faire goûter des enfans même ; et, j'ose le dire, aucune ne m'a paru offrir plus de moyens pour arriver à ce but.

Cette vérité n'avait-elle pas été sentie par

des hommes d'un grand talent? Esmenard n'a-t-il pas consacré à la navigation son génie poétique? Gesner n'a-t-il pas chanté le berceau de cet art? enfin combien de fois la poésie dithyrambique, dans le tableau des efforts de cette science sublime, a puisé de nobles, de grandes inspirations!

Si l'on parcourt l'histoire de la navigation, que d'entreprises fécondes en grands résultats, que d'expéditions tantôt utiles aux nations, tantôt funestes aux peuples qui les ont conçues, et à ceux-mêmes qui en ont été l'objet! Qu'ils sont attachans les récits de ces voyages lointains, où l'homme, bravant les dangers d'un élément perfide, les fureurs d'un peuple inhospitalier, court vers un autre hémisphère pour agrandir le domaine de ses connaissances ou de son bonheur!

Qui de vous, ô mes jeunes lecteurs, n'a pas tressailli en lisant les dangers sans nombre, les souffrances cruelles, les anxiétés,

les douleurs de toute espèce auxquels ont été en proie les infortunés égarés loin du sol qui les vit naître, sous le ciel brûlant de la zone torride, au milieu des glaces éternelles dont se couronnent les pôles! Qui de vous n'a pas versé des pleurs sur la mort affreuse de Furneaux et des compagnons de Cook, dévorés par les cannibales des îles de l'Océan! Et Cook lui-même, ce modèle des navigateurs, périssant dans l'île d'Owihée sous les coups d'un peuple auquel il portait les douceurs de la civilisation, n'a-t-il pas fait naître dans votre âme une impression aussi douloureuse? Reportons nos regards sur d'autres tableaux: la peinture des mœurs innocentes des Otaïtiens ou des indigènes du Pérou, les récits prodigieux sur les habitans de la Magellanique, les travaux, le zèle, les souffrances des apôtres du Christ, plantant la croix sur les rochers de la Guyane et du Paraguay: toutes ces choses n'ont-elles pas souvent charmé vos loisirs? Ces lectures ne vous ont-elles pas agréablement distraits d'études plus sérieuses?

Mais, si tels sont les tableaux que présentent les annales de la navigation, combien est intéressante cette science elle-même dans son application! Voyez ce vaisseau prêt à s'élancer sur les eaux : par quel effort de patience et de génie l'homme a-t-il formé ce vaste corps de pièces si diverses? Comment a-t-il pu préciser les courbures de ses flancs et les proportions de ses formes? Comment a-t-il élevé ces mâts énormes, résultat de la réunion de plusieurs arbres tout entiers; distribué cette foule de cordages qui offrent l'image de la confusion, mais à l'ensemble desquels le plus bel ordre a présidé; déployé ces ailes immenses destinées à recueillir le souffle des vents?

Déjà le vaisseau a quitté le rivage : dans quels climats va-t-il diriger sa course? Le spectateur frémit, en voyant ce frêle assemblage balancé sur l'abîme, en entendant mugir les vents. Ne craignez rien; l'intelligence humaine a tout prévu : ces rochers perfides que cache une onde trompeuse,

ces hauts-fonds, ces gouffres, ces courans au milieu desquels va s'aventurer le vaisseau, le pilote vient de les pointer sur sa carte : il saura les éviter. Le vent semble s'opposer à la marche du navire; la disposition des voiles rendra son souffle favorable. Mais la terre á disparu, l'œil n'aperçoit qu'une vaste plaine bleuâtre terminée par un horizon nuageux; qui indiquera au nautonnier la route qu'il doit suivre? Le génie; le génie qui sut mesurer les espaces célestes, qui devina le cours des astres, va mesurer dans le ciel la route que le navire parcourt sur l'Océan. Le jour a-t-il disparu, les astres sont-ils cachés derrière les nuages, la boussole guidera le nautonnier au port.

Quoi de plus merveilleux que cette lutte perpétuelle de l'esprit humain, qui, seul contre lès efforts réunis de tous les élémens, en est resté vainqueur! quoi de plus capable d'inspirer à l'homme le sentiment de ses forces et de sa dignité!

Tels sont les tableaux que nous avons es-

sayé d'offrir dans le cours de notre ouvrage; nous avons successivement développé, autant que la forme élémentaire pouvait le permettre, les diverses branches de la marine. La construction des vaisseaux, le détail des diverses parties qui composent le corps, la mâture, le gréement d'un navire, l'usage, la destination, le nom de toutes ses parties, font l'objet d'une description suivie, pour l'intelligence de laquelle on a joint à l'ouvrage quatre planches* et un petit Vocabulaire de marine. Des dissertations répandues dans le cours de l'ouvrage sur les mouvemens de l'atmosphère et des eaux, l'explication des vents, des ouragans et des trombes, celle des marées et des courans, l'analyse des eaux de la mer, des vues générales sur les côtes de l'Océan, les récifs,

---

* Ces planches sont gravées par M. Baujean; cet artiste, qui a des connaissances très étendues en marine, nous a communiqué plusieurs observations dont nous avons profité dans le cours de cet ouvrage.

les écueils, et enfin une histoire générale de la marine française, forment les élémens les plus complets de marine que nous possédions. Fidèles au plan que nous nous sommes proposé dans cet ouvrage, nous avons écarté de nos démonstrations et de nos explications l'aridité presque inséparable des sciences exactes ; lorsqu'il nous a été impossible, sans nuire à la précision, de les environner d'ornemens, nous les avons fait précéder ou suivre d'anecdotes, de faits historiques, qui reposent ou préparent agréablement le lecteur.

Les connaissances de marine élémentaire que nous avons disséminées dans le cours de cet ouvrage ne nous ont point fait perdre de vue le but principal que nous nous sommes proposé, c'est-à-dire la description des côtes, des ports et des villes maritimes de la France.

Rien de plus intéressant peut-être sous les rapports géographiques, commerciaux, sta-

tistiques et historiques que le littoral de la France. Dans l'intérieur s'offrent des scènes presque toujours uniformes, des mœurs, des habitudes analogues. Que de variété au contraire sur les rives de l'Océan et de la Méditerranée ! Nous traversons successivement les provinces entre lesquelles existent les différences les plus marquées : le Flamand industrieux, mais lourd et flegmatique ; le Normand non moins industrieux, plus adroit, plus rusé ; le Breton, sérieux, agreste, antique comme le sol qu'il habite ; le Bordelais et l'habitant des départemens limitrophes de l'Espagne, vifs, prompts, légers, et en même temps généreux et braves ; enfin le Provençal, chez lequel ces mêmes qualités sont portées à l'extrême : telles sont les mœurs qui s'offriront tour à tour dans le cours de notre voyage. Le lecteur verra se dérouler sous ses yeux tous les tableaux que présente notre patrie, cette belle France, suivant l'expression de M. de Jouy, que la Nature a dotée de toutes les beautés éparses dans les autres pays du globe ; cette belle

patrie qui mérite si bien le nom de terre maternelle, de matrie que Plutarque veut qu'on donne au pays natal ; il parcourra avec nous ce vaste jardin, borné par des glaciers éternels, par des océans, par des montagnes, et qui, assis sur deux mers, et réunissant toutes les productions de l'Europe, semble destiné à la représenter tout entière.

Envisagées sous le rapport commercial, les contrées que nous décrivons sont les plus fécondes en aperçus et en détails ; toutes les productions des deux mondes viennent se réunir sur nos côtes pour être distribuées ensuite dans l'intérieur ; c'est dans nos ports que le commerce, dont la navigation est le premier agent, peut être envisagé sous les aspects les plus multipliés ; là seulement, à la vue de cette multitude de nations différentes qui viennent apporter à notre France le tribut de leurs productions naturelles et industrielles, on peut se convaincre de la grande influence qu'exercent sur l'union et

le bonheur des peuples les relations commerciales. Nous avons développé cette idée, en donnant un tableau des importations et des exportations de la France dans ses rapports avec tout le reste du globe ; nous avons essayé de préciser quelle part avait dans la balance commerciale chaque ville maritime de quelque importance.

Passant ensuite aux traditions historiques qui se rattachent aux lieux que nous parcourons, nous n'avons rien négligé de ce qui pouvait intéresser le lecteur. A des aperçus concis, mais exacts, sur les révolutions des provinces, nous avons joint toutes les particularités historiques dont chaque ville rappelait le souvenir. Là un vaste champ s'offrait devant nous. Que de révolutions n'ont pas subies les départemens littoraux de la France ? Quel grand rôle ils jouent dans nos fastes politiques. Après la chute des Romains, qui les avaient conquises sur les Gaulois, nos *côtes de l'Océan* deviennent la proie des Francs, conquérans à leur tour ; Char-

lemagne les réunit à son vaste empire; mais bientôt sous de faibles successeurs, les Saxons ou les Normands font des invasions sur les points du nord et de l'ouest, et forcent même Charles-le-Chauve à leur céder la Neustrie. Plus tard, les Anglais font de fréquentes descentes sur tous les points de nos côtes, en même temps que des guerres et des divisions sanglantes s'élèvent entre les ducs, les comtes de ces contrées et leurs voisins, ou la couronne elle-même. Ces mêmes rivages voient aborder des princes détrônés ou partir des princes conquérans; c'est Jacques II, repoussé par ses sujets, qui aborde à Ambleteuse; c'est son fils Edouard qui part de Nantes pour reconquérir le trône de son aïeul; c'est enfin, dans des temps plus modernes, Napoléon sortant de Rochefort pour aller mourir sur le rocher de Sainte-Hélène.

Sur les *côtes de la Méditerranée* se groupe une foule de révolutions et d'événemens historiques non moins intéressans: ici sont

venus aborder, il y a plus de deux mille ans, les malheureux Phocéens, chassés de leur patrie; là César, Julien, ont commandé les légions romaines; dans ces cirques, dégradés par la main du temps, se sont assis les proconsuls de la république.

Lorsque les croisades précipitèrent les peuples de l'Europe sur l'Asie, c'est sur les côtes de Provence que s'embarquèrent ces armées de croisés, dont la France revit à peine quelques soldats échappés au cimeterre musulman, et à la peste, plus terrible encore. C'est dans un de ses ports qu'aborda le navire qui portait les restes de saint Louis, mort sur une terre infidèle. Enfin, quand, à une époque plus récente, la France eut formé le projet de conquérir l'antique pays des Pharaons, non plus pour y planter la croix, mais pour y fonder une colonie commerçante, les côtes de la Méditerranée virent encore s'éloigner de leurs ports ces vaisseaux qui devaient périr presque tous à la journée d'Aboukir.

Si tous ces grands souvenirs historiques ont appelé souvent notre attention, ils ne nous ont point fait oublier cependant ces événemens qui, pour être d'un intérêt moins relevé, intéressent peut-être plus vivement le lecteur, parce qu'ils reposent dans un ordre de choses qui lui est plus familier : je veux parler ici de ces anecdotes, de ces traits épisodiques, de ces aventures tantôt tristes, tantôt plus gaies, qui se rattachent également aux lieux que nous visitons. Nous avons semé notre ouvrage d'une foule de traits de ce genre : tous les naufrages dont nos côtes ont été témoins ont été fidèlement relatés en même temps que les circonstances qui les ont accompagnés ; les désastres même qui, n'étant pas arrivés sur nos côtes, ont cependant frappé des hommes de notre nation, ceux aussi qui offrent un caractère extraordinaire n'ont point dû être oubliés : c'est ainsi que nous avons rappelé le trop célèbre naufrage de *la Méduse*, et l'incendie du vaisseau *le Prince*, de l'ancienne compagnie des Indes. Quel-

ques événemens recueillis sur les lieux mêmes nous ont fourni le sujet de plusieurs épisodes, parmi lesquels nous citerons *la Pauvre Mère, la Petite Marie, l'Orpheline grecque, le Nouveau Léandre, le Vœu téméraire.*

Le fond de ces nouvelles est vrai ; des traditions conservées de père en fils, des débris de monumens antiques, attestent encore le souvenir des unes ; tandis que des témoins oculaires, des relations écrites, prouvent la réalité de celles qui, plus récentes, sont présentes encore à la mémoire des hommes.

La vérité de l'histoire nous faisait un devoir de rapporter ces anecdotes sans les dénaturer, mais elle ne nous interdisait pas la faculté de les environner d'accessoires qui commandent l'intérêt sans nuire à l'exactitude des faits. Nous avons trouvé quelquefois, dans des épisodes, un moyen de faire connaître les mœurs des pays que nous parcourons, en les groupant dans un cadre

dont la forme dramatique pût captiver l'attention de nos lecteurs.

L'idée de présenter ainsi la description d'un pays, d'une contrée, d'un peuple, en la rattachant à un fond épisodique, n'est pas nouvelle ; mais, quoique déjà exploitée par de grands talens, peut-être pourrait-elle devenir plus féconde encore.

Nous avons souvent conçu le projet de traiter ainsi l'histoire naturelle d'un pays, l'histoire morale, politique même, d'un peuple, sous la forme de petits drames. Des détails historiques et scientifiques, mêlés à la peinture des scènes de la vie humaine, perdraient de leur aridité et de leur sécheresse, à l'ombre des tableaux des passions et des affections qui intéressent si vivement toutes les classes de lecteurs.

Nous ne doutons pas que la description de notre France, ainsi présentée, ne fournisse les images les plus gracieuses, en même

temps que les tableaux les plus variés. Un tel livre présenterait du moins le grand avantage de populariser des connaissances qui, dans l'ordre actuel des choses, doivent être placées au premier rang.

Destinant notre ouvrage à la jeunesse, nous avons principalement rappelé les traits d'humanité et de dévouement; nous avons, toutes les fois que l'occasion s'en est présentée, payé un tribut d'éloges aux hommes qui ont exposé leurs jours pour sauver ceux de leurs semblables; et, nous aimons à le répéter, cette occasion nous a été souvent offerte. Ici Bousard, Pléville, le Peley, le jeune Guyot, Bourju, et d'autres marins dont il serait trop long de citer les noms, bravent une mort presque certaine pour retirer des flots des hommes prêts à périr. Là, Belzunce, évêque de Marseille, s'expose à la mortelle influence de la contagion pour secourir et consoler ses concitoyens. A Bayonne, le respectable évêque La Ferronaye, avec une frêle barque, ose s'exposer sur une vaste

plaine inondée pour porter des secours à des malheureux près d'être engloutis.

Un livre destiné à faire comprendre à la jeunesse les beautés de la marine n'aurait pas été complet, si nous n'eussions fait connaître les traits de bravoure des plus célèbres marins français : toutes les fois que dans notre voyage nous avons abordé à un lieu où était né un de ces hommes honorables, nous avons essayé de répandre quelques fleurs sur son berceau.

Nous venons de tracer, le plus rapidement qu'il nous a été possible, le plan que nous avons suivi dans le voyage que nous offrons à nos lecteurs. Nous n'avons pu faire entrer dans cette esquisse une foule d'accessoires qui sont venus, pour ainsi dire, s'ajouter d'eux-mêmes à notre ouvrage. Placés sur les bords du vaste Océan, nous avons dû peindre quelquefois les grands tableaux qui s'offraient à nos yeux, ces magiques effets de lumière, ces phénomènes d'optique connus sous le

nom de *mirage*, *fée morgane*, et une foule de détails d'histoire naturelle ont quelquefois occupé notre attention. Les êtres que la mer recèle dans son sein, êtres si bizarres, si peu connus encore, ont aussi fixé nos regards. Nous avons parlé des poissons qui fréquentent nos côtes, des mollusques qui les habitent ; nous avons peint leurs habitudes et leurs mœurs. Nous avons décrit rapidement les plantes qui croissent sous les eaux de l'Océan et de la Méditerranée. Enfin, pour jeter un nouveau charme sur tous ces tableaux, nous avons quelquefois emprunté quelques belles pages à nos meilleurs poëtes.

Quarante gravures et quatre planches achèvent de donner à notre ouvrage tout l'intérêt dont il était susceptible.

Ces gravures forment, dans leur réunion, la collection la plus complète des ports de France. Quoique le format de l'ouvrage dans lequel elles devaient être placées n'ait pas permis de leur donner un grand déve-

loppement, nous osons dire qu'elles ne laisseront rien à désirer sous le rapport des détails et de l'exécution : non seulement l'aspect des lieux, le site, ont été fidèlement reproduits, mais les costumes et tout ce qui caractérise chaque port s'y retrouvent avec exactitude.

Si quelques unes de ces gravures n'offrent pas tous les changemens qui, depuis un certain nombre d'années, se sont opérés dans quelques uns de nos ports, en voici le motif : nous avons eu la double intention de reproduire nos principales vues marines, et de les reproduire d'après les grands peintres qui ont consacré leurs pinceaux à ce genre ; de beaux modèles nous étaient offerts dans les admirables productions de Vernet, de Hue, d'Ozanne ; nous avons voulu que nos lecteurs trouvassent en même temps une copie, sinon parfaite, du moins fidèle, de ces chefs-d'œuvre.

AVERTISSEMENT

DE L'AUTEUR.

Le voyage que je publie aujourd'hui n'est point fictif : je l'ai effectivement exécuté il y a quelques années avec mes deux fils ; et la plus grande partie des détails que je reproduis ici sont tirés du journal que nous rédigions ensemble. J'y ai ajouté les observations nombreuses que j'ai été à même de recueillir dans la carrière laborieuse à laquelle je m'étais consacré.

Retiré du service, j'ai pu, dans les loisirs de la retraite, rassembler ces matériaux épars, les coordonner à un plan suivi. Je n'avais d'abord eu pour but que l'instruction de mes enfans ; les avantages qu'ils ont retirés de ce voyage ont surpassé mes espérances. Cette considération, jointe aux sol-

licitations de quelques amis, m'a déterminé à livrer à l'impression cette petite relation enrichie de toutes les observations nouvelles que j'ai pu recueillir.

Si ce livre peut inspirer à la jeunesse, à laquelle je l'offre, le goût d'une science aujourd'hui trop négligée; si les légers aperçus d'histoire et de statistique qu'il contient font naître en elle le désir de se livrer à une étude plus approfondie de l'histoire et de la géographie de notre belle France, mes vœux seront remplis.

Étranger aux études littéraires, livré dès mon enfance à un art dont le langage est souvent peu d'accord avec les formes polémiques, je réclame d'avance l'indulgence de mes lecteurs : j'ose espérer qu'ils voudront bien trouver, dans le but que je me suis proposé, une excuse pour les défauts littéraires que cet ouvrage pourrait leur présenter.

LES

PETITS MARINS,

OU

VOYAGE

SUR LES CÔTES DE FRANCE

ET DANS SES PORTS DE MER.

CHAPITRE PREMIER.

M. de Valcourt et sa famille. — Projets de voyage. — Départ.

M. DE VALCOURT était depuis peu de retour dans sa famille. Capitaine de vaisseau dans la marine militaire, il avait obtenu d'aller auprès de son épouse et de ses enfans se reposer quelque temps, dans une maison de campagne à quelques lieues de Paris, des fatigues d'un voyage de long cours, durant lequel il avait servi d'escorte à quelques bâtimens marchands.

Une lougue absence rendait plus vif encore le plaisir qu'il éprouvait à revoir sa femme et ses enfans, Jules, Charles et Caroline. Charles, l'aîné, allait atteindre sa quatorzième année, Jules n'en avait pas encore douze; et Caroline, la plus jeune, comptait à peine huit printemps. M. de Valcourt aimait à étudier le caractère de ses enfans, qui tous les trois offraient des nuances assez marquées dans leurs inclinations et dans leurs goûts. Charles était bouillant, étourdi, mais franc et courageux : il aimait les exercices violens, les jeux où l'adresse et la force se développent. Son père lui disait quelquefois en lui frappant sur l'épaule: « Courage, mon Charles, nous ferons de toi un marin. » Charles, tout fier de l'apostrophe, se redressait de deux pouces, et levait la tête, se croyant déjà sur le pont d'une frégate, à même de commander la manœuvre. Jules, avec un caractère moins emporté, avait cependant autant de franchise; ses goûts étaient plus sédentaires, et ses habitudes moins fougueuses : il aimait à s'orner l'esprit de connaissances nouvelles; l'étude de l'histoire naturelle et des sciences physiques était surtout sa passion.

La petite Caroline semblait déjà réunir les

caractères de ses deux frères ; vive, enjouée, quelquefois sérieuse et réservée, cependant toujours aimable et douce, elle était l'idole de sa mère. Madame de Valcourt ne chérissait pas moins ses autres enfans ; mais le caractère fougueux de Charles lui donnait de continuelles alarmes ; et c'était en soupirant qu'elle voyait s'approcher l'époque où elle allait être forcée de s'en séparer : car il devait entrer bientôt dans une école de marine. Ce qui effrayait surtout madame de Valcourt était l'enthousiasme avec lequel Charles écoutait son père, lorsque, dans les longues soirées d'hiver, assis près du foyer, il parlait de ses voyages, de ses dangers, ou qu'il racontait les combats et les beaux faits d'armes des marins français. S'agissait-il d'une belle action, ses yeux s'animaient, son front se colorait ; quelquefois il interrompait le récit par une exclamation involontaire. Jules, plus calme, écoutait avec intérêt, et surtout interrogeait son père sur les mœurs et les habitudes des peuples qu'il avait vus, et sur les productions des pays qu'il avait visités. Pour la petite Caroline, quand son père racontait quelque grand désastre, elle pleurait. Jules et Charles manifestaient sou-

vent à leur père le désir de voyager et d'observer par leurs yeux les choses extraordinaires qu'il leur racontait. Voyager est la passion dominante de l'enfance ; cette passion, sans doute, a sa source dans une curiosité naturelle et très louable; mais elle peut avoir aussi pour les jeunes gens de fâcheux résultats : elle a entraîné loin du toit paternel des enfans chéris qui eussent fait le bonheur de leurs parens, leur soutien, et qui, portés sur des plages lointaines, ont été perdus pour leur famille et pour leur patrie. M. de Valcourt sentait bien ces inconvéniens ; mais, d'un autre côté, il savait aussi que les voyages étendent l'esprit de la jeunesse en agrandissant ses connaissances ; qu'ils développent son intelligence en y faisant germer des idées nouvelles et en la peuplant de souvenirs ; qu'ils exercent sur le physique de l'homme une influence non moins favorable, en l'accoutumant aux fatigues, en favorisant le développement de ses forces, et en donnant à ses membres plus d'agilité et plus de souplesse. A ces considérations s'en joignaient encore de nouvelles : Charles était destiné à entrer dans la marine : il ne pouvait être habitué de trop bonne heure à

braver les fatigues dont est semée la carrière qu'il devait parcourir.

M. de Valcourt ne repoussait donc pas entièrement la demande de ses enfans ; mais il craignait cependant de leur faire entreprendre sur mer un voyage que sa longueur, l'inconstance des vents, enfin l'âge de Charles et de Jules, pouvaient rendre dangereux pour eux. Il flottait dans cette espèce d'incertitude, quand un ordre qu'il reçut lui fournit l'occasion d'un voyage qui, moins dangereux qu'une expédition maritime, devait cependant avoir pour ses enfans un résultat plus avantageux.

Cette nouvelle mission lui enjoignait de se rendre dans la Méditerranée, et d'y commander quelques vaisseaux qui devaient croiser dans ces parages. Pour arriver à sa destination, il avait à traverser la France entière ; il conçut le projet d'emmener avec lui ses enfans ; et, afin de leur faire recueillir tout le fruit possible de ce voyage, il se décida à suivre les côtes. Cette route allongeait de beaucoup son chemin ; mais, outre trois mois entiers qui lui avaient été accordés pour se rendre à son poste, M. de Valcourt avait ses vues en traçant cet itinéraire ; il voulait faire visiter à Charles

les ports de la France, et lui donner les connaissances élémentaires de l'art auquel il le destinait.

Un jour que sa famille était réunie, il informa ses enfans de son projet, et leur développa en ces termes le plan qu'il avait dressé : « Vous m'avez, leur dit-il, souvent manifesté le désir d'entreprendre un voyage de quelque étendue; l'occasion vous en est offerte aujourd'hui : je vais me rendre au port de Marseille, où m'attend une expédition que je dois commander; vous viendrez avec moi jusque-là, Valentin sera du voyage, et vous ramènera ici. Le chemin le plus court serait de traverser la Picardie, la Champagne, la Bourgogne et le Dauphiné; cependant nous en suivrons un autre : je veux que nous visitions les départemens littoraux de la France, afin que vous puissiez connaître les principaux ports de l'Océan et de la Méditerranée, observer vous-mêmes les différens phénomènes dont je vous ai souvent entretenus, et vérifier les notions géographiques que vous n'avez encore puisées que dans des livres. Nous partirons donc dans quinze jours. Pendant cet intervalle, nous ferons nos préparatifs, et nous

dresserons ensemble notre itinéraire. Je vous engage dès à présent à recueillir toutes les notes historiques et géographiques que vous pourrez trouver relatives aux lieux que nous allons parcourir. »

A peine M. de Valcourt eut-il fini de parler, que Charles et Jules se jetèrent dans ses bras ; ils ne se possédaient pas de joie. La petite Caroline seule, voyant qu'elle allait être séparée pour quelque temps de son papa et de ses frères, pleurait. Jules la consola en lui promettant de lui apporter de jolis coquillages. Dès le jour même, les deux enfans s'occupèrent des préparatifs du voyage ; ils parcouraient avidement les cartes ; ils feuilletaient tous les livres de géographie que renfermait la bibliothèque de leur père : malgré ces occupations, les quinze jours d'attente leur paraissaient encore bien longs ; ils étaient trop courts pour madame de Valcourt : la bonne mère craignait de se séparer de ses enfans; elle se voyait surtout avec peine éloignée encore pour une année de son époux : tout dans la maison était en mouvement. Le vieux Valentin, en apprenant qu'il serait du voyage, fut transporté de joie ; il allait revoir la mer, la mer sur laquelle il avait

passé quarante ans de sa vie : il était presque devenu aussi fou que les petits voyageurs. Jules et Charles prenaient plus d'intérêt que jamais aux narrations du vieux marin ; ils lui faisaient répéter les anecdotes qu'il leur avait déjà racontées cent fois.

Enfin, le jour du départ arriva. Les deux jeunes voyageurs étaient levés avant le jour ; et c'est avec une vive impatience qu'ils attendirent l'arrivée de la chaise de poste qui devait les conduire à Dunkerque. Madame de Valcourt n'avait pas plus dormi que ses enfans. Tout entière à la sollicitude maternelle, elle avait passé la nuit à préparer leurs malles. A cinq heures du matin, les fouets des postillons se firent entendre ; on chargea les paquets ; et les deux enfans, après avoir embrassé mille fois leur mère et leur petite sœur, montèrent avec leur père dans la chaise, qui les entraîna avec rapidité sur la route de Saint-Quentin. Bientôt l'éloignement leur fit perdre de vue leur mère, qui les suivait des yeux, et la petite Caroline, qui tendait en pleurant ses petits bras vers la voiture.

CHAPITRE II.

Précis historique sur la marine. — Origine de la navigation. — Egyptiens. — Phéniciens. — Hébreux. — Grecs. — Expédition de *l'Argo*. — Siége de Troie. — Conquêtes d'Alexandre. — Progrès des sciences nautiques. — Marine romaine. — Marseille. — Chute de l'empire. — Républiques italiennes. — Flandre. — Hollande. — Villes Hanséatiques. — Angleterre et France.

LORSQUE Jules et Charles eurent tout-à-fait perdu de vue leur mère et leur sœur, un sentiment de tristesse involontaire s'empara d'eux; cette séparation était douloureuse pour M. de Valcourt lui-même. Les trois voyageurs restèrent quelques instans dans le silence ; mais le mouvement de la chaise de poste et le spectacle enchanteur de la campagne dans un beau jour de printemps dissipèrent peu à peu cette mélancolie : les jeunes gens étaient d'ailleurs trop préoccupés de leur voyage pour ne pas y ramener promptement leur attention. Charles rompit le premier le silence pour demander

à son père dans combien de temps ils arriveraient à Dunkerque. Peut-être dans deux jours, répondit M. de Valcourt; mais je ne veux pas que ce temps soit perdu pour le but de notre voyage; je vous ferai parcourir rapidement l'histoire de la navigation, dans ses rapports avec le commerce et la guerre, depuis les premiers temps connus jusqu'à nos jours.

Jules et Charles accueillirent vivement la proposition de leur père, et le prièrent même de commencer de suite. M. de Valcourt y consentit. Nous pouvons, dit-il, partager en deux grandes périodes l'histoire de la navigation. L'une comprend les premiers essais nautiques des différens peuples jusqu'à l'invention de la boussole; l'autre commence à cette découverte, et se continue jusqu'à nos jours.

Que les formes du cygne ou l'exemple du *nautile* (coquillage) aient donné à l'homme l'idée de construire un canot, ou que l'Amour ait dirigé sur les flots le premier navigateur, nous ne discuterons pas ces hypothèses plus ou moins ingénieuses. Nous examinerons, sans chercher à percer les ténèbres qui enveloppent le berceau de la navigation, quels furent les progrès de cet art chez les différens

peuples dont l'histoire nous a conservé la mémoire. En Egypte, il ne jeta qu'un éclat éphémère sous Sésostris; dans les temps antiques, toute la gloire maritime fut réservée aux Phéniciens. Répandus sur les bords de la Méditerranée, depuis l'île d'OErad jusqu'au mont Carmel, ils avaient établi le long de ces côtes des ports nombreux; et ils tiraient du mont Liban le bois nécessaire à la construction de leurs bâtimens. On leur attribue les premiers voyages de long cours dont la tradition nous ait conservé le souvenir; quelques écrivains prétendent même que sous *Nechao* ils sortirent de la mer Rouge, doublèrent le cap de Bonne-Espérance, tournèrent l'Afrique et rentrèrent dans la Méditerranée par le détroit de Gadès (Gibraltar). Leurs vaisseaux couvraient la Méditerranée; et leurs ports, tels que Tyr et Sidon, étaient l'entrepôt de toutes les marchandises du monde connu. La marine ne paraît pas avoir fait de plus grands progrès chez les Assyriens et les Mèdes; et, quoique ces peuples aient entrepris de grandes expéditions militaires, leur marine est peu connue: il en est de même de celle des Juifs, qui, créée par Salomon, disparut avec lui. On trouve dans

Ezéchiel le tableau du commerce que les Phéniciens faisaient avec toutes les nations du monde. Ils tiraient des Carthaginois l'étain, le plomb et le fer; la Grèce leur fournissait des esclaves et des chevaux; l'Ethiopie, de l'ébène et de l'ivoire; la Syrie, des pierres précieuses, de la pourpre, des toiles, du lin, de la soie; la Judée leur envoyait du froment, du miel, du baume, de l'huile, des résines; Damas, des vins exquis et des laines; enfin, l'Arabie partageait avec eux ses troupeaux; et Saba leur prodiguait son or et ses parfums. Les rivages et les îles de la Méditerranée se peuplèrent de leurs colonies.

Tyr effaça par sa splendeur et par son commerce toutes les autres villes des Phéniciens. Détruite par Nabuchodonosor, elle se releva plus brillante et plus florissante que jamais; et ses vaisseaux couvrirent de nouveau la Méditerranée. C'est une colonie de Tyriens qui fonda Carthage, environ 850 ans avant Jésus-Christ; et cette nouvelle république s'éleva bientôt par sa navigation et son commerce au niveau de la mère patrie.

Les Grecs habitant au nord de la Méditerranée et dans les îles de l'Archipel, originaires

d'Egypte comme les Phéniciens, firent des progrès moins rapides dans l'art maritime. Cependant, 1260 ans avant Jésus-Christ, ils entreprirent de concert la fameuse expédition des Argonautes, à laquelle il paraît que toute la Grèce prit part. Cette expédition avait pour but d'ouvrir des communications avec le Pont-Euxin, et d'établir des colonies dans le voisinage de la Colchide. Homère assure que les Grecs employèrent plusieurs vaisseaux à cette entreprise maritime : cependant nous ne connaissons de toute cette flotte que le vaisseau *l'Argo*. En dégageant cette expédition du merveilleux dont les poëtes l'ont entourée, il reste certain que les Grecs parvinrent jusqu'à la ville d'Eon, capitale de la Colchide ; ce qui, à une époque où la navigation était encore dans l'enfance, peut être regardé comme une des entreprises les plus extraordinaires. Quatre-vingts ans après cette première expédition, les Grecs en tentèrent une autre non moins importante : douze cents vaisseaux, dont chacun contenait environ cent hommes, partirent de la Grèce pour aller venger, par la ruine de Troie, le rapt d'Hélène : mais, si l'on réfléchit que ces navires n'étaient qu'à moitié pontés,

et que leurs constructeurs ne connaissaient pas l'usage de la scie, on n'aura pas une opinion très avantageuse de la force de cette armée navale*. Le perfectionnement des arts, et,

---

*Cependant, ces vaisseaux que suivit la Victoire,
Et qui, d'un peuple faible éternisant la gloire,
Aux âges fugitifs ont transmis ses succès,
N'étaient d'un art naissant que les premiers essais.
Sur un flanc arrondi, des barques peu profondes
Effleuraient lentement la surface des ondes,
Et suivaient, en traçant un sillon tortueux,
Du rivage des mers le contour sinueux :
L'incertain nautonnier sur les astres de l'Ourse
Mesurait la distance, et dirigeait sa course;
Le fer industrieux, étranger sur les eaux,
Ne savait point encore arrêter les vaisseaux;
Le flot les repoussait; et, souvent impuissante,
La rame se brisait sur la mer frémissante.
Et quand les prémiers Grecs, au sein de leurs remparts,
De Tyr et de l'Egypte accueillirent les arts;
Quand Jason, secondé d'une élite intrépide,
Alla ravir Médée aux bords de la Colchide,
De ses hardis projets l'instrument glorieux,
Ce vaisseau que la Fable a placé dans les cieux,
Argo n'égalait pas dans sa vaine parure
De nos simples canots la solide structure :

plus que tout cela, la lutte terrible qui s'engagea entre la Perse et la Grèce développa rapidement les forces maritimes de cette dernière puissance : cependant, remplie de divisions ou de projets de gloire, elle ne songea pas à étendre son commerce; celui d'Athènes, une des plus puissantes villes maritimes d'alors, se bornait presque à lui fournir sa subsistance, qu'elle tirait de la Grèce même et du Pont-Euxin. Corinthe, à la vérité, fut l'entrepôt des marchandises de l'Asie et de l'Italie; mais ses marchands ne tentèrent aucune navi-

---

Il n'osait confier ses frêles mouvemens
Aux ombres de la nuit, au murmure des vents;
Et, chaque jour au port demandant un asile,
Il marchait sur les flots tel qu'un enfant débile
Qui, sur un pied tremblant, à peine soutenu,
Forme ses premiers pas sur le sol inconnu.

. . . .

. . . . . Mais un jour il ira, triomphant,
Sur les flots subjugués élevant sa puissance,
Peupler de l'Océan la solitude immense,
Agrandir son empire, et, vainqueur des hivers,
Jusqu'au pôle glacé reculer l'univers.

(Esménard, *poëme de la Navigation.*)

gation éloignée; elle s'enrichit cependant par l'indifférence des autres Grecs pour le commerce, et par les avantages de sa situation beaucoup plus que par son industrie.

Les habitans de Phocée, colonie d'Athènes, chassés de leur pays, fondèrent Marseille sur les côtes méridionales des Gaules. Cette nouvelle république, forcée par la stérilité de son territoire de s'adonner à la pêche et au commerce, réussit et donna même l'alarme à Carthage, dont elle repoussa les attaques.

Tel fut l'état de la navigation et du commerce jusqu'aux conquêtes d'Alexandre. Plusieurs grands événemens en changèrent alors la face.

Alexandre détruisit la ville de Tyr, et la navigation de la Syrie fut anéantie avec elle.

L'Egypte, qui jusqu'alors ennemie des étrangers s'était suffi à elle-même, conquise par le chef macédonien, communiqua avec les autres peuples.

La découverte des Indes et de la mer qui est au midi de ce pays en ouvrit le commerce, dont Alexandrie, bâtie à l'entrée de l'Egypte, devint le centre.

Enfin, Carthage tomba sous les coups d'une rivale puissante qui avait juré sa perte.

L'Egypte, où régnaient les Ptolémées, successeurs d'Alexandre, et les petites républiques alliées ou tributaires des Romains, telles que Rhodes, déjà célèbre par son commerce et la sagesse de ses lois maritimes, Marseille, Narbonne, Arles, se partagèrent le commerce. L'Egypte fit le monopole des productions de l'Asie; et ces différentes colonies exportèrent les productions de l'Afrique et de l'Europe.

C'est de cette époque que datent les progrès de leur marine proprement dite. Forcés d'entreprendre des voyages plus longs, de quitter les côtes dont la crainte les avait toujours tenus rapprochés, les navigateurs firent une étude plus profonde de l'astronomie et de la géographie, deux sciences indispensables à l'art du nautonnier. *Pythagore*, *Hérodote*, *Thalès*, *Hippocrate*, avaient jeté les bases de la géographie; les Carthaginois avaient pénétré jusqu'au cap Blanc sur les côtes d'Afrique, et jusqu'à la Grande-Bretagne vers le nord; mais, depuis la mort du conquérant de la Perse, les découvertes se multiplièrent d'une manière plus rapide: 350 ans avant Jésus-Christ, *Pythéas*,

de Marseille, remonte jusqu'au Danemarck, et à l'Islande; les Ptolémées envoient leurs vaisseaux vers les côtes de l'Inde; plus tard *Dionyse* est envoyé par Auguste pour faire sur les lieux une description du monde connu; *Germanicus* visite quelques îles sur la mer du Nord; des savans joignent leurs travaux à ceux de ces voyageurs; *Hipparque*, 128 ans avant Jésus-Christ, commence le premier à détermi-ner astronomiquement les longitudes et les lati-tudes; 60 ans après, *Possidonius* essaie de me-surer la circonférence de la terre. Après Jé-sus-Christ, *Pomponius* donne une géographie; *Strabon* écrit un traité plus complet; *Pline* ras-semble beaucoup de détails géographiques dans son Histoire naturelle; enfin *Tacite* décrit la Germanie, *Pausanias* la Grèce, et *Ptolémée* in-vente en 211 son fameux système.

La construction des vaisseaux était beau-coup plus simple qu'elle ne l'est aujourd'hui; et les navires des anciens différaient des nô-tres en plusieurs points.

Les vaisseaux armés en guerre chez les an-ciens allaient à la rame et à la voile; mais dans les combats on abaissait les mâts, on pliait les voiles, et on ne se servait que des

rames. Les vaisseaux guerroyaient alors comme les oiseaux avec leurs becs; leurs rames leurs tenaient lieu d'ailes, et ils tâchaient réciproquement de briser les ailes du vaisseau ennemi. Ces vaisseaux étaient à plusieurs rangs de rames; mais les recherches des savans n'ont pu encore déterminer la position de ces rangs, ainsi que les moyens dont on se servait pour faire mouvoir une aussi grande quantité d'avirons.

Les vaisseaux de charge n'allaient qu'à la voile sans ramer, pour épargner les frais de transport; et la largeur de ces vaisseaux était ordinairement du quart de la longueur. Hiéron, roi de Sicile, fit construire des vaisseaux de transport d'une grandeur extraordinaire: le plus considérable pouvait porter 2000 tonneaux, chaque tonneau pesant 4000 livres.

Lilia Girardi a donné, d'après Maxime de Tyr, la description d'un vaisseau d'un roi Phénicien qui s'en servit pour faire un voyage à Troie. C'était un palais flottant divisé en plusieurs appartemens meublés; il renfermait des vergers assez spacieux remplis de pommiers, de poiriers, de vignes, et d'autres arbres fruitiers. Le corps du bâtiment était peint

de diverses couleurs ; l'or et l'argent y brillaient de toute part.

Les vaisseaux de Caligula étaient encore plus riches : l'or et les pierreries enrichissaient leurs poupes ; des cordes de soie de différentes couleurs en formaient les cordages ; et la grandeur de ces bâtimens était telle, qu'ils renfermaient des salles et des jardins remplis de fleurs, des vergers et des arbres. Caligula montait quelquefois ces vaisseaux ; et, au son d'une symphonie, formée de toute sortes d'instrumens, il parcourait les côtes de l'Italie.

Cet empereur a encore fait construire d'autres bâtimens célèbres dans l'antiquité par leur énorme grandeur : tel était celui dont il se servit pour faire venir d'Égypte l'obélisque qui fut posé dans le cirque du Vatican. Suétone dit que quatre hommes pouvaient à peine embrasser les appuis qui lui servaient de mât.

Les anciens, dépourvus du secours de la boussole et des autres instrumens que l'astronomie et les mathématiques ont fait inventer, n'avaient de guide au milieu des flots que l'étoile polaire et le cours du soleil : l'étoile polaire est une étoile fixe placée au nord ; mais ces guides étaient très incertains ; rarement

la pureté du ciel permettait au pilote d'apercevoir cette constellation : ce n'était donc qu'avec crainte que l'on s'écartait des côtes, puisque jamais on ne la perdait de vue. Ce ne fut que lors de la découverte de la boussole qu'on put, sans crainte de s'égarer, s'aventurer au milieu des vastes mers ; jusque-là les navigateurs se bornèrent à explorer la Méditerranée, la mer Rouge, les côtes de l'Océan, et les rivages de l'Inde.

Continuons à suivre les progrès de la navigation sous la domination romaine.

L'Égypte, héritière, sous les Ptolémées, du commerce de la Phénicie, conserva le monopole des productions de l'Inde, même après qu'elle fut devenue province romaine. La maîtresse de l'univers dédaigna de s'enrichir autrement que par les tributs qu'elle imposait aux nations voisines, et se contentait de favoriser le commerce des peuples qui le faisaient sous sa protection. La marine commerçante fut donc presque nulle à Rome ; il n'en fut pas de même de la marine militaire : essentiellement guerrière, cette république sentit de quelle nécessité il était pour elle d'avoir des flottes redoutables.

Rome n'avait pas un seul vaisseau de guerre; elle ignorait même l'art d'en construire, lorsque la lutte qui s'engagea entre elle et Carthage la mit dans la nécessité de se créer une flotte. Un vaisseau carthaginois, échoué sur le rivage, servit de modèle aux premiers constructeurs; et sur ces esquifs grossiers ils affrontèrent un ennemi depuis long-temps exercé dans l'art de la marine. On sait que les Romains, peu habitués à combattre sur ces planchers flottans, allaient céder la victoire, lorsque Duilius fit jeter sur le vaisseau ennemi des crampons de fer nommés corbeaux qui facilitèrent l'abordage, et firent triompher le courage romain de l'habileté de ses adversaires. Les trois guerres *puniques* formèrent la marine romaine; les entreprises de la républi-que sur l'Espagne et les diverses îles de la Méditerranée, ses guerres avec Jugurtha, Mithridate, achevèrent de la perfectionner. Pompée purgea en quarante jours la Méditerranée des pirates qui l'infèstaient, et conquit les îles de la Crète, Chypre, Majorque et Minorque. Sur l'Océan la longue résistance des Bretons aux efforts de César, les batailles navales qu'il livra, acquirent une nouvelle gloire à la ma-

rine romaine, qui parut enfin dans tout son éclat et dans toute la plénitude de sa force à la bataille d'Actium. César Auguste, devenu par cette victoire possesseur de l'empire, donna ses soins à la marine; il pourvut à l'entretien de deux flottes, l'une à Misène, l'autre à Ravenne, pour être toujours maître de la mer à l'est et à l'ouest de l'Italie. Ses successeurs eurent à soutenir quelques guerres navales contre les Bretons; mais la marine resta stationnaire jusqu'à Constantin : la construction par ce prince de la ville qui porte son nom, changea encore une fois le commerce de l'Orient, et déposséda l'Égypte du monopole dont elle avait joui jusqu'alors. L'histoire de la marine et du commerce nous fournit peu de faits importans jusqu'à la chute de l'empire d'Occident par l'inondation des peuples du nord, de l'an 400 à l'an 500 de Jésus-Christ, et l'invasion des Sarrasins; alors l'art nautique s'anéantit comme tous les autres sous le joug de la barbarie; l'Italie seule conserva une navigation et fit le commerce de l'Europe.

Venise, Florence, Gênes, Pise, se disputèrent l'empire de la mer, et la supériorité dans les manufactures : elles firent en concurrence

le commerce du Levant et de l'Inde. L'empire d'Orient, luttant, sous des princes faibles et cruels, contre tous les élémens de la destruction, voyait diminuer chaque jour son influence commerciale; et la prise de Constantinople par les Croisés acheva de la lui faire perdre entièrement. Venise et Gênes hâtaient, par tous les moyens possibles, la ruine de cet état ébranlé; poussés par une politique ambitieuse et jalouse, ils prêtèrent même des vaisseaux aux Musulmans, et accélérèrent ainsi la chute de Constantinople : cette ville tomba au pouvoir de Mahomet II en 1453. Mais, depuis long-temps, l'empire d'Orient n'était qu'un nom; et son commerce était à peu près nul: les Italiens étaient en possession de fournir à la consommation de l'Europe occidentale ; chaque pays recevait d'eux même des étoffes dont il fournissait la matière. Plus tard ils perdirent une partie de ce commerce pour n'avoir pas eu le courage de l'augmenter. Ils avaient adopté le système des Romains, de finir leurs voyages dans une même année. A mesure que la navigation s'étendit dans le nord, il leur fut impossible de revenir aussi souvent dans leurs ports; ils firent de la Flandre

l'entrepôt de leurs marchandises. Les foires de Flandre furent le magasin général du nord de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France; la nécessité établit entre ces pays une navigation qui s'accrut d'elle-même. Vers l'an 960 on fabriqua en Flandre des draps et des toiles; les franchises de Baudouin jeune encouragèrent encore l'industrie. L'Italie perdit entièrement le commerce qu'elle faisait dans le nord de l'Europe, par l'établissement des *villes Hanséatiques* : ce fut le nom que prirent plusieurs villes d'Allemagne associées pour protéger mutuellement leur commerce. La forme et les premiers succès de cette association promirent tant d'avantages, que toutes les villes d'Allemagne qui faisaient quelque commerce voulurent y être agrégées. En 1206, on en comptait 62 depuis le Rhin jusqu'à Nerva en Livonie. Une partie des villes Hanséatiques, s'étant mise sous la protection de l'ordre Teutonique, ordre religieux et militaire, tout puissant alors dans le nord de l'Europe, fut connue sous le nom de *Hanse Teutonique*. Cette nouvelle Hanse devint bientôt si puissante qu'elle se rendit formidable aux princes mêmes.

Pendant que les villes Hanséatiques prenaient

un accroissement rapide, la Flandre voyait son commerce s'éclipser sous l'administration impolitique de ses princes. La Hollande profitait habilement des fautes de ses voisins : Anvers et Amsterdam s'élevèrent.

Deux autres puissances maritimes s'organisaient alors au midi de l'Europe. L'Espagne et le Portugal, long-temps possédés par les Maures, étaient enfin retombés au pouvoir des princes chrétiens; mais la lutte qui subsistait encore entre les peuples d'Afrique et les nouveaux conquérans mirent ceux-ci dans la nécessité d'entretenir quelques flottes pour garder leurs côtes. Ils tentèrent même avec avantage plusieurs descentes en Afrique.

La France et l'Angleterre, quoique favorisées par leur position géographique, n'avaient cependant pas encore songé à profiter de cet avantage; et la marine de ces deux pays était encore dans l'enfance. Les divisions intestines, les guerres cruelles qui les déchiraient, ne leur laissaient pas le loisir de songer à son agrandissement.

La France, après avoir vu sa marine jouir sous Charlemagne d'un instant de prospérité, et résister avec succès aux invasions des hom-

mes du Nord, avait successivement perdu sous des princes faibles toute son influence maritime. Les voyages d'outre-mer ou croisades, qui commencèrent sous Philippe Ier, mirent les Français dans la nécessité d'équiper quelques vaisseaux ; et la marine parut alors se rétablir. Plus tard, les longs démêlés que la France eut avec la Grande-Bretagne donnèrent à notre marine une activité nouvelle. Philippe-Auguste mit en mer une flotte de 1700 bâtimens, dans le dessein de conquérir l'Angleterre; et, quoique cette expédition n'ait pas eu tout le succès qu'en attendait ce prince, elle nous montre du moins à quel haut degré de prospérité la navigation aurait pu s'élever, si des causes particulières n'en avaient pas arrêté l'essor. La marine marchande était étrangère à la France ; et son commerce maritime, borné à quelques ports de la Méditerranée, était presque nul.

Telles furent les révolutions que la navigation éprouva jusqu'à l'époque où la découverte de la vertu magnétique, jointe au développement de l'intelligence, aux efforts de l'esprit humain qui cherchait à sortir de la barbarie, changea les rapports des nations en

livrant à l'avidité européenne un nouvel hémisphère.

Comme M. de Valcourt achevait de parler, la voiture entrait dans Soissons. Nos voyageurs se donnèrent à peine le temps de prendre un léger repas, et repartirent de suite pour Laon.

CHAPITRE III.

Département du Nord. — Cambrai. — Fénelon. — Suite de l'histoire de la marine.

APRÈS s'être arrêtés un jour à Laon, les voyageurs partirent pour Cambrai. De Saint-Quentin à Cambrai, la route leur parut longue ; le temps était pluvieux, et le sol, quoique bien cultivé, comme toutes les parties de la Picardie, ne leur offrait aucun effet pittoresque. A quelques lieues de Saint-Quentin, le poteau indicateur leur apprit qu'ils entraient dans le département du Nord; Charles le fit remarquer à son père.—Nous allons parcourir, dit M. de Valcourt, une des parties de la France les plus riches en productions naturelles et industrielles. Le département du Nord, ainsi nommé de sa position, fut d'abord habité par quelques peuples belges, les *Atrebates*, les *Moriniens*, les *Menapiens* et les *Nerviens ;* devenu ensuite partie de la Flandre, et succes-

sivement possédé par la maison de Bourgogne, celle d'Autriche et celle d'Espagne, il fut enfin réuni à la France par le traité d'Aix-la-Chapelle, en 1668. Peu de pays ont été aussi souvent le théâtre de la guerre. Sur son territoire furent livrées les batailles de Vinchi en 717, de Cassel en 1071, 1328, 1330, 1677, de Bouvines en 1214, de Mons-en-Puelle en 1304, de Honecourt en 1642, des Dunes en 1658, de Malplaquet en 1709, de Denain en 1712, de Hondtschoote et de Watignies en 1793, de Turcoing en 1794. Placé sur les frontières de la France, il présente une ligne de places fortes, telles que Douai, Cambrai, Lille : cette dernière ville en est le chef-lieu. Les productions du sol sont les céréales, le lin, le tabac, le houblon, le chanvre, le colza; de nombreux pâturages nourrissent une foule de bestiaux ; les mines fournissent de la houille, du marbre, des argiles.

Déjà vous pouvez apercevoir des champs de houblon. Cette plante grimpante est dans cette partie de la France l'objet d'une culture très étendue; elle est utile dans la fabrication de la bière, dont on consomme ici une grande quantité ; son action sur cette boisson est de

lui donner du parfum et de la rendre plus susceptible de conservation. Mais, continua M. de Valcourt, nous voici près de Cambrai ; nous pouvons distinguer ses fortifications. Jules, le nom de Cambrai ne te rappelle-t-il pas quelques souvenirs ? — Oh ! oui, mon bon papa ; n'est-ce pas dans cette ville que vécut Fénélon, dont j'aime tant à lire le Télémaque. — Et moi, dont j'aime tant à entendre raconter les belles actions, reprit Charles ; celle surtout qui peint si bien la bonté de son âme, tu sais, Jules ? Une pauvre femme n'avait pour toute fortune qu'une vache dont le produit la faisait vivre, elle et son enfant : les ennemis la lui enlevèrent. Fénélon apprend son malheur ; il va au camp des ennemis, obtient qu'on rende l'animal enlevé à la malheureuse femme, et le lui ramène en triomphe. Tu te rappelles sans doute aussi que, dans la guerre de 1701, Marlborough et le prince Eugène envoyaient des détachemens pour garder les prairies et les blés de Fénélon, et lorsqu'ils apprenaient qu'il devait faire quelque voyage dans son diocèse, lui mandaient qu'il n'était point besoin d'escorte française, qu'ils l'escorteraient eux-mêmes. — Mes enfans, dit

M. de Valcourt, je suis content de l'anecdote que vous venez de me raconter; votre mémoire fait l'éloge de votre cœur.

La voiture s'était arrêtée à l'auberge; les petits voyageurs descendirent, et profitèrent du reste de la journée pour visiter la ville. Une vaste place, une cathédrale dans le style gothique, des rues bien bâties, des fabriques de toiles dites de Cambrai, une raffinerie de sel, des blanchisseries, attirèrent leur attention. M. de Valcourt apprit encore à ses enfans que Cambrai était la patrie d'Enguerrand de *Monstrelet*, continuateur de Froissard. Il leur parla des siéges que la ville avait soutenus, et de son occupation par les Espagnols depuis 1595 jusqu'en 1667.

Le lendemain, ils partirent pour Valenciennes; M. de Valcourt voulait visiter avec ses enfans les mines de houille d'Anzin près de cette ville.

Jules et Charles furent à peine montés en voiture, qu'ils rappelèrent à leur père la promesse qu'il leur avait faite de leur achever l'histoire de la marine. Volontiers, dit M. de Valcourt; nous en sommes restés, je crois, à l'invention de la boussole.

La boussole est une petite boîte dans laquelle est suspendue une calotte de plomb; du fond de cette calotte s'élève un pivot d'airain dont la pointe est extrêmement fine, afin que l'aiguille aimantée qui pose dessus tourne avec toute la facilité possible. Cette aiguille est une lame d'acier très mince que l'on a touchée à l'aimant pour lui en communiquer la vertu; elle est taillée en losange, et vidée de sorte qu'il n'en reste que les bords très déliés, et un axe qui la traverse dans sa plus grande largeur; on ménage au milieu de cet axe une chape pour emboîter le pivot. La plus grande longueur de l'aiguille est de 5 à 6 pouces; on la charge d'un cercle ou *rose* de carton que l'on assure sur ses branches avec deux petits clous d'airain, et cette *rose*, terminée par 32 points pour désigner les 32 vents, a le même mouvement que l'aiguille. Sur les bords de la calotte on place un autre cercle de carton divisé en 360 degrés, qui représente l'horizon; il suit, comme la calotte et la boîte, le mouvement du vaisseau. Ainsi l'aiguille, toujours fidèle au nord, indique par les points de la *rose* de quel côté de l'horizon le vent pousse le navire. La boîte qui contient la calotte et

l'aiguille est couverte d'un verre bien mastiqué, afin de la préserver de l'air marin qui pourrait la gâter, et est ainsi suspendue dans une autre boîte, de telle façon que, quelle que soit l'agitation du vaisseau, la boussole se trouve toujours horizontalement placée.

C'est à cet instrument, si simple dans sa construction, que la navigation est redevable des découvertes qui ont changé la face du globe et les relations des peuples. Munis d'un guide qu'ils pouvaient consulter à chaque instant, les nautoniers ne craignirent plus de s'aventurer sur des mers inconnues.

Quelques auteurs ont attribué à *Gioja*, natif d'Almafi au royaume de Naples, l'invention de la boussole; mais on croit assez généralement qu'avant lui des missionnaires revenus de l'Asie septentrionale, à travers la Grande-Tartarie, en avaient apporté la connaissance au moins imparfaite dans le nord de l'Europe. Il paraît certain que dès le treizième siècle la boussole était connue en France et en Italie; mais ce ne fut que dans le quatorzième siècle que cette découverte produisit tous les résultats qu'on devait en attendre.

Malgré les ténèbres qui, depuis la grande

invasion des barbares, avaient couvert l'Europe, le commerce, les guerres de religion, l'esprit de conquête, avaient cependant agrandi le domaine des connaissances géographiques. Au nord, depuis long-temps, les Saxons et les autres peuplades sauvages des pays septentrionaux parcouraient en pirates les bords de l'Océan ; les Scandinaves, les Norwégiens, les Danois, les Suédois, avaient visité les côtes de la Baltique. En 888, *Other*, Norwégien, par ordre d'*Alfred-le-Grand*, roi d'Angleterre, parcourt les côtes de la Norwège et la Laponie ; plus tard les Norwégiens découvrent les îles de Féroès, l'Islande, les Hébrides, les Orcades et le Groenland.

Dans des contrées plus méridionales, les Arabes, dépositaires des arts et des sciences au moyen âge, font également des découvertes importantes ; ils voyagent par le Casghard en Chine, et font un commerce très actif avec les Indes. Leur calife *Alamamoud* fait mesurer un degré du méridien de Bagdad ; l'Arabe *Edrisi* écrit, en 1180, ses Amusemens géographiques sur un globe d'argent pesant 800 marcs ; enfin quelques navigateurs italiens et espagnols retrouvent les Canaries, explo-

rent les îles Fortunées; et *Marco Paolo* parcourt la Chine et l'Inde en 1295.

Mais ces expéditions n'étaient que le prélude des deux grandes découvertes qui devaient bientôt étonner le monde. La première de ces découvertes est le voyage des Portugais au cap de Bonne-Espérance. Les guerres continuelles de ce peuple avec les Maures avaient développé son énergie, et l'avaient mis dans la nécessité de protéger ses côtes par une marine redoutable; bientôt ils allèrent attaquer leurs ennemis jusque sur leur territoire. Jean Ier, sachant qu'il lui serait impossible de posséder la paix au dedans, s'il ne trouvait un moyen d'occuper au dehors l'inquiète activité de ses sujets, rassembla dans le port de Lisbonne un armement formidable destiné à attaquer les Maures établis sur les côtes de Barbarie. Un succès complet couronna cette expédition; les Portugais s'avancèrent jusqu'au cap *Bojador*; c'était beaucoup pour l'époque. Encouragé par la réussite, le prince *Henri*, fils de Jean, tenta des expéditions nouvelles; l'étude de l'astronomie, de la géométrie et de la géographie, bases de la navigation, fut encouragée. Les îles de

Madère et du cap *Vert*, des Açores, furent découvertes ; on visita les rives du *Sénégal ;* enfin *Barthélemy Diaz* poussa jusqu'au cap qui termine l'Afrique (cap de Bonne-de-Espérance), et démontra la possibilité d'une nouvelle route aux Indes. Pendant que les Portugais cherchaient à profiter de cette découverte, le bruit se répandit qu'un nouveau monde venait d'être découvert.

Colomb, Génois, auquel le bruit que faisaient alors les entreprises des Portugais avait inspiré le goût de la navigation, soupçonna, en examinant une carte de notre hémisphère, l'existence d'un autre continent. Gênes l'ayant traité de visionnaire, et Jean II, roi de Portugal, ayant refusé ses services, Colomb se rendit à la cour d'Espagne, où la reine Isabelle lui confia trois vaisseaux. Des îles Canaries où il mouilla, il ne mit que trente jours pour découvrir la première île de l'Amérique. Pendant ce trajet, l'insubordination de son équipage lui fit courir de grands dangers ; cette insubordination était même portée à son comble, lorsqu'on aperçut Guanahani, une des îles Lucayes : une révolution subite s'opéra dans l'esprit de ses compagnons ; ils saluèrent

amiral et vice-roi l'homme que quelques instans auparavant ils avaient menacé de jeter à la mer. Les Espagnols prirent possession de l'île à la vue des indigènes qui s'enfuirent ; un fort y fut construit, et on lui donna le nom d'*Hispaniola*. Nous n'examinerons pas quelles furent les suites premières de cette découverte pour le Nouveau-Monde, pour le grand homme qui l'avait révélé à l'ancien continent, et pour les Espagnols qui l'avaient conquis.

Les expéditions de Colomb et de Barthélemy Diaz, et les voyages de long cours dont ils furent la conséquence, contribuèrent puissamment à perfectionner la marine commerciale et militaire ; des guerres terribles s'allumèrent, sur les mers du Nouveau-Monde ; toutes les nations européennes regardèrent les deux Amériques comme une riche proie qu'ils étaient appelés à partager, malgré la donation que les Espagnols, à l'instar des Portugais, avaient sollicitée et obtenue du pape. Le Mexique et ses richesses fut conquis par *Pizarre* et *Fernand Cortez ;* la soif de l'or inonda ces malheureuses contrées du sang de leurs habitans : mais les *flibustiers*, pirates qui s'étaient établis près du golfe du Mexique, firent cruel-

lement expier aux conquérans leurs atrocités *.

La découverte de Diaz et le passage dans les Indes par le cap de Bonne-Espérance eurent cependant une influence plus immédiate sur la navigation européenne. Après *Diaz*, *Vasco* de *Gama* parcourut en conquérant la presqu'île en deçà du Gange; Lisbonne devint le magasin exclusif des riches productions des épiceries de ces contrées. Gênes, Venise et les républiques italiennes virent leur commerce décroître sensiblement; la Hanse Teutonique elle-même, après avoir fait, en 1428, une expédition malheureuse contre Erik, roi de Danemarck, vit peu à peu sa puissance maritime s'éclipser : mais d'autres peuples virent à cette époque leur marine sortir de l'état d'obscurité où elle avait langui jusqu'alors. La Hollande, déjà puissante, s'enrichit tour à tour des dépouilles commerciales de la Flandre, de la Hanse Teutonique et d'Anvers. Les Hollandais rivalisèrent avec le Portugal, lui enlevèrent même la plus grande partie du commerce de

---

* *Voyez* l'Histoire des flibustiers.

l'Inde, et s'emparèrent d'Amboine et des autres îles *Moluques*. La navigation et les sciences qui s'y rattachent se perfectionnent; *Hudson Baffin*, le hollandais *Vandiemen*, agrandissent la sphère de la géographie.

La France et l'Angleterre se ressentirent également du mouvement général que les découvertes nouvelles avaient imprimé à l'Europe; le commerce des laines porta rapidement la marine Anglaise à un degré de puissance qui fit échouer toutes les forces de l'Espagne, et la rendit l'arbitre des nations. Vingt-huit ans après Colomb, un Anglais, *Magellan*, fait le premier le tour du monde, découvre les îles Philippines et le détroit qui porte son nom. En 1553, d'autres navigateurs anglais, cherchant un passage aux Indes par le nord-est, trouvent la mer Blanche, et commencent à faire le commerce de Russie par Archangel. Quelque temps après *Drake* explore les côtes de la Nouvelle-Albion, *Davis* découvre et le détroit qui porte son nom et une partie du Groenland. Ainsi s'étendaient ses rapports commerciaux avec toutes les parties du globe. En 1584, Elisabeth établit une compagnie des Indes orientales; plus tard l'Amérique septentrionale se

peupla de colonies anglaises; et, depuis lors, s'accrut sans cesse la puissance maritime et commerciale de la Grande-Bretagne.

La France doit maintenant fixer notre attention. Nous n'avons dû en parler que rarement jusqu'à présent, parce qu'elle n'existait pour ainsi dire pas encore : mais elle va maintenant nous occuper exclusivement. Nous sommes restés à l'expédition de Philippe-Auguste.

Louis VII n'eut aucune occasion de s'attacher à la marine; et Louis IX ne la ranima un instant que pour les expéditions d'outre-mer.

Sous Philippe de Valois, la marine française reprit un certain éclat; les armemens que ce prince fit contre les Anglais ne furent pas sans résultats. Des navigateurs français concoururent également aux découvertes du seizième siècle. *Cartier* explora les bords du fleuve Saint-Laurent, et le Canada, en 1535. Des navigateurs français avaient trouvé le banc de Terre-Neuve en 1504. Dans le courant de ce siècle, les Basques, les Bretons, et les Normands prirent possession de plusieurs pays au nom de nos rois.

La folle entreprise de Charles VIII et de Louis XII sur le royaume de Naples, que lui

avait légué le comte du Maine, donna à la marine française un lustre passager. *Ravestein*, à la tête de seize vaisseaux sortis des ports de Provence, dirige une expédition infructueuse contre Metelin. *Prejean* et *Primaudet*, dans l'Océan, livrent aux Anglais quelques combats avec des chances variées. Dans une de ces rencontres, Primaudet avec vingt navires seulement tient tête à quatre-vingts batimens ennemis; au fort du combat son vaisseau prend feu; le capitaine français aurait pu se sauver en quittant son bord embrasé; mais il préfère l'honneur à la vie: il se dirige vers l'amiral anglais, l'accroche, s'y cramponne, lui communique les flammes dont il est lui-même consumé; et, le feu ayant gagné la sainte-barbe, tous deux sautent avec un bruit horrible, et couvrent au loin la mer de débris embrasés et sanglans. Dans une autre rencontre, Prejean repoussa jusque sur leurs côtes les Anglais qui l'avaient attaqué, y descendit avec eux, et mourut des blessures qu'il avait reçues dans ce combat.

La guerre, allumée depuis plus d'un siècle avec l'Angleterre, subsistait encore sous le règne de François I[er]; ce prince, instruit que Henri VIII,

roi d'Angleterre, se prépare à faire une descente en France, prend l'initiative, rassemble une flotte au Havre, et de là cingle vers Portsmouth et s'empare des îles de Wight. Le baron *Lagarde*, un des plus célèbres marins français, commandait une partie de l'expédition.

A la même époque, quelques engagemens glorieux pour notre nation eurent lieu, tantôt avec les Flamands, tantôt avec les Espagnols ; mais ce ne fut que sous le règne de Henri II que la marine française commença à acquérir quelque illustration. Les guerres dans lesquelles la France avait été engagée sous les règnes précédens avaient tourné l'attention des princes sur les forces maritimes. François Ier entretenait ordinairement cinquante à cinquante cinq galères et quelques vaisseaux dans la Méditerranée ; Henri II augmenta ce nombre et fit respecter le pavillon français dans cette partie du monde maritine.

Après l'expédition tentée par Henri III en faveur d'Antoine, duc de Portugal, qu'on voulait rétablir sur son trône, la marine, oubliée au milieu des troubles auxquels la France était en proie, tomba dans un état de dépérissement déplorable. Sous Henri IV, le cardinal d'Ossat,

en écrivant à M. de Villeroi, se plaignait de ce que la France n'avait aucun vaisseau sur mer ni dans ses ports, quoiqu'elle en eût un besoin extrême, tant pour en imposer aux puissances voisines en temps de guerre, que pour les soutenir en cas d'alliance.

Le siége de La Rochelle, boulevard du protestantisme, tourna les vues de Richelieu vers la marine. Après la prise de cette place et la délivrance de l'île de Ré, bloquée par une flotte anglaise, il essaya de mettre la marine française en état de seconder ses desseins. Mais il était réservé au siècle de Louis XIV de voir la France s'élever par ses forces maritimes au-dessus de toutes les puissances européennes, balancer, et même dominer la marine anglaise. La marine commerciale et militaire prirent en même temps leur essor, la première par les efforts du ministre Colbert, la seconde sous la conduite des marins les plus intrépides et les plus habiles que la France ait jamais possédés.

Le peu de vaisseaux que Mazarin avait laissés pourrir dans les ports sont réparés; d'autres sont achetés en Hollande, en Suède : un système complet de marine s'organise; une or-

donnance fameuse en règle les différentes branches. On enrôle, on classe des matelots qui doivent servir tantôt sur les vaisseaux marchands, tantôt sur les flottes royales; il s'en trouve bientôt 60,000 de classés. On bâtit la ville et le port de Rochefort à l'embouchure de la Charente; des conseils de construction sont établis dans d'autres ports pour donner aux vaisseaux la forme la plus avantageuse. Cinq arsenaux de marine sont bâtis à Brest, à Rochefort, à Toulon, à Dunkerque, au Havre; dans l'année 1681, il se trouve cent quatre-vingt-dix-huit vaisseaux de guerre, en comptant les allèges; et trente galères sont dans le port de Toulon, armées ou prêtes à l'être. 11,000 hommes de troupes réglées servent sur les vaisseaux; les galères en ont 3000; et 160,000 hommes sont enclassés pour le service de la marine. Il n'existait pas encore de maréchal de France dans la marine; le comte *d'Estrées* obtient le premier ce titre. Toutes ces dispositions ne restent pas sans résultat; une première expédition avait été tentée contre Gigéri en Afrique; dès 1665, le duc de Beaufort avait purgé la mer de pirates; mais ces premières

entreprises n'étaient que le prélude de plus grands succès.

Tandis que *Duquesne* bombardait Alger, abaissait l'orgueil vénitien et forçait un doge à venir implorer à Versailles son pardon, *Cassard*, *Tourville*, *Forbin*, *Jean Bart*, *etc.*, faisaient baisser le pavillon espagnol devant les vaisseaux français, détruisaient les embarcations hollandaises, et réduisaient l'Angleterre à la défensive.

Le commerce maritime prit également, sous le règne de Louis XIV, l'aspect le plus formidable. Les Anglais, et encore plus les Hollandais, faisaient, par leurs vaisseaux, presque tout le commerce de la France. Le roi commence, dès 1662, à exempter ses sujets d'une imposition nommée *droit de fret*, que payaient tous les vaisseaux étrangers; et il donna aux Français toutes les facilités de transporter eux-mêmes leurs marchandises à moins de frais. Un conseil de marine, présidé par le roi, fut établi; les ports de Dunkerque et de Marseille furent déclarés francs, et bientôt cet avantage attira le commerce du Levant à Marseille, et celui du nord à Dunkerque.

Trois grandes compagnies, celles des Indes orientales, des Indes occidentales et du nord, furent successivement établies. Le commerce colonial, protégé par des forces navales imposantes, s'accroît; les colonies de la Martinique, de Saint-Domingue, du Canada, auparavant languissantes, refleurissent; de nouveaux établissemens sont formés à Madagascar et à Cayenne.

L'académie des sciences, fondée en 1666, fait époque dans les annales des sciences mathématiques dont la navigation fait partie. Du sein de cette société célèbre sortirent des géographes et des astronomes aussi éclairés que zélés, des mécaniciens habiles, de savans ingénieurs.

Richer, Bouguer, La Condamine, La Caille, Cassini, Lalande, et une foule d'autres savans cherchèrent à déterminer la figure de la terre : ils entreprirent, pour arriver à ce but, de longs et de pénibles voyages, bravèrent tour à tour les feux du tropique et les glaces du pôle.

Anquetil entreprenait un voyage non moins pénible pour enrichir sa patrie des livres de Zoroastre. Enfin, mus par un motif différent,

des missionnaires traversent les mers; et le Paraguay voit les jésuites fonder une république d'une espèce nouvelle.

Louis XIV survécut à la gloire de son siècle; il vit sur la fin de son règne s'éclipser la puissance colossale dont il avait un instant revêtu la France. Après la bataille de *La Hogue*, funeste aux Français, mais glorieuse encore pour eux par la bravoure qu'ils y déployèrent, la marine tomba en décadence; les bombardemens de Dieppe, de Saint-Malo, de presque tous nos ports de l'Océan, achevèrent de la ruiner entièrement.

On ne peut se dissimuler que le siècle de Louis XIV n'ait été la plus brillante époque de la marine française. Une volonté ferme, une réunion rare des premiers talens dans tous les genres, furent les élémens de cette grande prospérité : aussi la vit-on disparaître en même temps que les grands talens qui l'avaient soutenue. Le vieil abbé de Fleury, ancien précepteur de Louis XV, nommé premier ministre en 1726, négligea la marine, et nous mit ainsi à la merci de l'Angleterre, qui, dans tous les temps, a donné à cette partie capitale du gouvernement une attention sérieuse et soutenue.

Par ses conseils trompeurs, tout changea sur nos bords.
Nos vaisseaux, oubliés, languirent dans nos ports.
Jour de honte et de deuil! une avare imprudence
Enrichit Albion des fautes de la France,
De Neptune étonné dédaigna le trident,
Et vendit l'avenir à l'espoir d'un moment.

Nous avions de nombreuses colonies; et notre marine se composait à peine, en 1740, de quelques vaisseaux de guerre. Des pertes successives furent le résultat de cette négligence coupable. La guerre s'allume avec l'Angleterre. D'inutiles tentatives sont faites pour porter dans cette île le second prétendant. Un ouragan jette sur la côte de France ses 26 vaisseaux et 24,000 hommes aux ordres du comte de Saxe. Plus tard, le malheureux Edouard tentera vainement encore de remonter sur le trône de ses pères. Trop faibles pour soutenir une lutte disproportionnée, nous vîmes Chandernagor tomber au pouvoir de la Grande-Bretagne. Cette perte porta un coup mortel à notre commerce dans l'Inde, qu'avaient en vain cherché à soutenir La Bourdonnais et Lally: le premier fut mis à la Bastille, et le second mourut sur un échafaud. Nous ne fûmes pas plus heureux en Afrique et en Amérique;

tandis que les Anglais se rendaient maîtres de l'île de Gorée, sur les côtes d'Afrique, de Surate, sur les bords de l'Indus, Québec et tout le Canada s'échappaient de nos mains : nous perdîmes en un jour quinze cents lieues de pays. La Guadeloupe, puis la Martinique, tombèrent sous la puissance des Anglais ; et telle était la fatalité, qu'à peine une flotte sortait de nos ports, qu'elle était prise ou détruite. Ces nombreux échecs ouvrirent les yeux du gouvernement ; les ports furent réparés, et bientôt une flotte sortie de nos chantiers vogua vers les îles de Minorque et Majorque, possessions anglaises. La prise du fort Saint-Philippe et du Port-Mahon fut un faible dédommagement des pertes que la marine anglaise nous faisait éprouver chaque jour. Ce succès cependant ranima un instant le courage de notre marine ; en moins d'un an on parvint à armer plus de vingt vaisseaux dans le port de Toulon, et plus de quarante dans ceux de Rochefort et de Brest ; le combat de La Galissonnière contre l'amiral Bing apprit ce que cette marine naissante était capable d'exécuter. La marche de la marine militaire en France, depuis sa naissance jusqu'à nos jours, n'a été qu'une

suite d'élans et de chutes ; nous la voyons briller un instant, retomber, puis se relever pour tomber encore. Après une longue paix, plus funeste pour elle qu'une guerre désastreuse, notre marine eut besoin, pour se relever, de l'impulsion que lui donna la guerre d'Amérique. On fit quelques armemens. Un nouveau traité effaça les conditions honteuses de celui de 1763. La France reprit quelque prépondérance parmi les nations commerçantes : elle recouvra en Afrique le Sénégal ; dans l'Inde, on lui restitua toutes les prises qui lui avaient été faites. Admise aux pêcheries de Terre-Neuve, elle obtint les deux îles de Saint-Pierre et Miquelon, et Tabago dans les Antilles.

Louis XVI avait une vue juste ; il tourna son attention sur la marine et le commerce ; il visita Cherbourg et le Havre. La renommée publiait alors les découvertes de *Cook* et de ses compagnons, *Banks*, *Sparman*, *Forster* et *Solander*, et leurs voyages au milieu des îles de la mer du Sud, que *Bouguinville* avait découvertes dix ans auparavant. Louis chargea plusieurs navigateurs, entre autres *Kergolen* et *La Peyrouse*, d'explorer différentes parties du globe. Tout le monde connaît l'issue mal-

heureuse du voyage de La Peyrouse. Après avoir découvert la manche de la Tartarie et le détroit auquel il donna son nom, on cessa de recevoir des nouvelles de ce navigateur : plusieurs vaisseaux furent envoyés, mais inutilement, à sa recherche.

La révolution française, les désordres qu'elle entraîna après elle, la perte de presque tous les officiers de marine, la plupart attachés à la noblesse, portèrent un coup funeste à notre marine. L'Angleterre profita de nos dissensions avec l'Europe pour s'emparer de nos colonies. La révolte de Saint-Domingue enleva cette île à la domination française : cependant quelques combats, sinon sans succès, non pas sans gloire, furent livrés sur les côtes de Brest et près d'Ouessant. Les *La Motte-Piquet*, *Du Petit-Thouars*, les *Hamelin*, *Willaumez*, *Baudin*, *Linois*, et beaucoup d'autres braves, soutinrent l'honneur du pavillon français sur tous les points. Le combat d'Aboukir restera célèbre par la belle défense qu'y déploya notre marine, ainsi que le combat de *Trafalgar*, où périt Nelson, un des plus redoutables ennemis de la France. Bonaparte devenu empereur et conquérant de l'Europe presque en-

tière, ne put donner sur mer à nos armes la supériorité qu'elles avaient sur terre. En vain établit-il à Boulogne un camp d'où cent cinquante mille hommes devaient sortir, traverser la Manche sur des bateaux plats, et conquérir l'Angleterre; en vain chercha-t-il à établir le vaste blocus connu sous le nom de *blocus continental* : toutes ces entreprises, dénuées de forces maritimes qui pussent les soutenir, furent sans résultat.

Cependant nos ports furent réparés et améliorés; celui même de Cherbourg fut presque entièrement créé; une nouvelle organisation maritime, plus appropriée à des institutions nouvelles, fut établie; plusieurs écoles de navigation furent ouvertes; l'enseignement y fleurit, dirigé par des mathématiciens célèbres.

Nous arrivons à l'époque actuelle. La paix dont nous jouissons depuis 1814 n'a point fait négliger la marine. Nous avons su maintenir l'honneur du pavillon au milieu de la lutte de plusieurs nations. Des croisières commandées par des marins distingués protègent notre commerce aux Antilles, dans le golfe du Mexi-

que et dans le Levant. Enfin notre marine n'attend peut-être qu'une grande occasion pour se développer avec toute la force et la puissance qui conviennent à un grand peuple.



Condé Fils Del. et Sculp.

PORT DE DUNKERQUE.

Vu de la Rade.

CHAPITRE IV.

Dunkerque. — Son histoire. — Son port. — La pauvre mère. — Théorie des marées. — Jean Bart.

Il était nuit lorsque nos jeunes voyageurs arrivèrent à Dunkerque ; les voilà donc sur les bords de l'Océan : le spectacle qu'ils avaient si long-temps désiré de contempler allait enfin s'offrir à leurs yeux. Il est difficile de peindre l'impatience avec laquelle ils attendirent le lendemain matin. M. de Valcourt alla descendre chez un de ses amis dont la maison donnait sur le port. Quoiqu'il fît nuit, Charles et Jules voulaient visiter les quais ; mais M. de Valcourt ne jugea pas à propos de satisfaire leur envie. M. d'Allainval (tel était le nom de l'ami chez lequel M. de Valcourt était descendu) reçut les voyageurs avec la cordialité d'un ancien marin et d'un vieil ami. Pendant le souper, Jules ramenait souvent la conversation sur le port, et faisait à M. d'Allainval une foule de questions auxquelles ce dernier évitait de ré-

pondre directement, afin de piquer davantage la curiosité des jeunes gens : cependant il ne crut pas devoir leur laisser ignorer les détails historiques qui se rattachent à la ville de Dunkerque ; il leur apprit les différentes révolutions politiques que la ville et le port avaient éprouvées. Le port était autrefois un des grands entrepôts du commerce de l'Europe ; il était *franc*, c'est-à-dire que les vaisseaux n'y payaient point de droits. Les productions de la France, telles que vins, eaux-de-vie, laines, etc., y affluaient ; on y voyait également entrer une immense quantité de marchandises étrangères. Pendant la guerre, il s'y formait des armemens considérables ; et pendant la paix, la pêche devenait l'occupation de presque tous les habitans. Pourquoi, demanda Jules, ne s'y fait-il plus un commerce aussi considérable ? Les Anglais, reprit M. d'Allainval, virent avec jalousie la prospérité commerciale de Dunkerque ; ils forcèrent la France, par le traité d'Utrecht, à démolir le port : plus tard, le traité de La Haye, conclu en 1717, exigea la destruction de l'écluse de *Mardich*. Le port fut réparé, démoli de nouveau en vertu du traité de 1763,

enfin rétabli tel qu'il est aujourd'hui. Passant ensuite à l'histoire de la ville elle-même, Dunkerque, dit M. d'Allainval, tire son nom des dunes, qui sont de grands amas de sable sur le bord de la mer. (Nous les verrons ensemble, et je vous expliquerai la cause de ces attérissemens.) Ce nom vient de deux mots allemands, dont l'un signifie *dune* et l'autre *église* : ce n'était d'abord qu'une église au milieu des dunes. Baudouin de Flandre y construisit des fortifications, qui depuis ont été beaucoup augmentées. La ville a supporté un grand nombre de siéges : elle a été prise, en 1388 par les Anglais, en 1556 par les Français, en 1583 par les Espagnols, en 1646 par le prince de Condé, et puis par l'archiduc Léopold. Prise encore une fois, en 1658, par Turenne, et remise ensuite aux Anglais, elle fut rachetée par Louis XIV pour la somme de cinq millions, et fortifiée avec beaucoup d'art. En 1793, les Anglais l'assiégèrent de nouveau; mais ils furent repoussés. Telles sont, dit en finissant M. d'Allainval, les révolutions que notre ville a éprouvées. Ne croyez pas cependant, continua-t-il, qu'elle ait perdu toute son importance commerciale; elle fait encore

un commerce considérable ; il n'est aucune branche d'importation et d'exportation qui n'y soit exploitée ; il sort annuellement de son port près de cent bâtimens pour la pêche de la morue et du hareng, dix-huit ou vingt pour celle de la baleine. Sa population, qui s'élève à 21,000 habitans, est active et industrieuse. On trouve à Dunkerque des fabriques de draps, de pannes, de velours, de savon, des amidonneries, des tanneries, des verreries, des raffineries et des corderies ; on y distille une grande quantité d'eau-de-vie de genièvre.

Malheureusement ces avantages sont compensés par quelques inconvéniens. Notre ville, comme presque toutes celles des bords de l'Océan, manque d'eau de source ; la seule qu'on puisse boire est de l'eau de puits conservée dans des citernes, où elle se corrompt quelquefois par un séjour trop prolongé. Les légumes qu'on recueille aux environs sont sans saveur ; le poisson est bourbeux, et les fruits d'un mauvais goût. Je n'entrerai pas dans de plus longs détails ; je ne veux pas vous priver du plaisir d'observer par vous-mêmes.

Le lendemain, à peine le jour commençait-il à poindre, que les jeunes voyageurs étaient

déjà sur pied, et lorsque M. de Valcourt monta à leur chambre, il les trouva prêts à partir pour visiter le port. Il les félicita de leur diligence; et, M. d'Allainval étant venu les joindre, ils sortirent tous quatre et se dirigèrent vers le rivage de la mer. On désigne en général sous le nom de *port*, dit M. d'Allainval à Jules, qui lui demandait la définition de ce mot, un vaste bassin placé sur le bord de la mer, et qui n'a communication avec elle que par une ouverture beaucoup plus étroite; il est destiné à mettre les vaisseaux à l'abri des vents et du mouvement des eaux, beaucoup plus violent en pleine mer.

La plupart des ports ont été formés par la nature; mais la main de l'homme les a perfectionnés, soit en resserrant leur ouverture par des *jetées*, espèces de digues tantôt en bois ou en maçonnerie, soit en creusant des bassins où l'eau est retenue par des écluses et ne peut se retirer lors du flux. Quoiqu'il existe sur la Méditerranée et l'Océan beaucoup d'*anses* ou espèces de ports naturels, il n'y en a cependant qu'un petit nombre sur lesquels des établissemens aient été formés, soit parce que les uns sont trop resserrés, ou rendus dangereux par

lès rochers et les sables qui en bordent l'entrée, soit enfin parce que l'utilité du commerce ne comporte qu'un nombre de ports déterminé. Parmi les ports établis sur les côtes de France, tous ne sont pas également commodes : on n'en compte guères que trois ou quatre qui réunissent toutes les qualités désirées pour un bon port. Les uns, tels que ceux de la Méditerranée et plusieurs de l'Océan, sont comblés peù à peu par les sables que les courans ou le reflux charrient; d'autres, à leur entrée ou dans leur intérieur, sont semés d'écueils dangereux; quelques uns enfin ne présentent pas assez de profondeur pour que de gros vaisseaux puissent y mouiller. A ces motifs il faut en joindre encore d'aùtres: beaucoup de ports ne sont que des *ports de marée*, c'est-à-dire que les eaux, n'étant pas retenues par des écluses, s'écoulent avec la marée, et laissent les vaisseaux à sec sur le fond du bassin.

Mais nous voici sur la jetée; vous pouvez apercevoir d'ici l'ensemble du port: devant son entrée et des deux côtés est la *rade;* on appelle *rade* un espace de mer en grande partie abrité contre les vents, et qui offre des

mouillages aux vaisseaux sortant des ports, ou arrivant de la mer. En deçà de cette rade est un banc de sable au milieu duquel on a pratiqué un canal. Le port lui-même ne consiste qu'en un canal large et profond, qui ne se remplit qu'aux marées, et se vide en partie quand elles se retirent. Il peut contenir trente vaisseaux de guerre. De chaque côté du port sont deux jetées défendues à leurs extrémités par deux batteries; vis-à-vis de nous, sur la rive gauche, est le fort Risban, et le Rivers, placés de la manière la plus avantageuse pour défendre l'entrée du port.

Au mois de février 1807, le jour où se fit sentir l'ouragan terrible qui causa tant de ravages sur cette côte, un gardien du fort du Risban, nommé *Bourju,* fit preuve du plus beau dévouement : une barque chargée de sept matelots allait être submergée par les flots que la tempête avait soulevés; Bourju vole à leur secours, et leur conserve la vie en exposant la sienne aux plus grands dangers.

Pendant que M. d'Allainval parlait, les jeunes voyageurs examinaient avec le plus grand soin les divers objets qu'ils avaient sous les yeux; leur attention était à chaque

instant distraite par une foule d'objets différens: ils admiraient cette double file de vaisseaux de tous pavillons, rangés des deux côtés du port; ils considéraient avec surprise ces marins de différentes nations, avec leurs costumes bizarres, leurs chemises de laine, de couleur rouge, bleue ou grise, leurs chapeaux cirés, et leurs larges caleçons de toile. Une foule de tableaux variés appelaient successivement leurs regards.

Ici un vaisseau se préparait pour un voyage de long cours: déjà l'amarre est attachée, et de vigoureux *haleurs remorquent* le bâtiment jusqu'à l'extrémité de la jetée. Les parens, les amis des passagers et des matelots, rangés sur la rive, répètent leurs adieux et leurs souhaits; et, lorsque la distance ne permet plus à la voix d'arriver jusqu'au vaisseau, ils font des signaux auxquels on répond par d'autres signes. Une scène attendrissante fixa surtout leur attention : c'était une mère dont le fils partait pour un voyage de long cours. Déjà le jeune homme s'était arraché des bras de sa mère; près de monter sur le canot qui devait le conduire au vaisseau, il était deux fois revenu près d'elle, l'avait serrée de nouveau; enfin il

fait un effort sur lui-même, par un mouvement brusque il s'élance dans le canot, et les rameurs s'éloignent de la rive. La mère avait voulu le suivre ; mais, retenue par deux parens qui l'avaient accompagnée, elle ne peut que suivre son fils des yeux, et lui adresser des adieux entrecoupés de sanglots. Ce spectacle avait vivement ému Charles et Jules; M. de Valcourt et M. d'Allainval n'éprouvaient pas moins d'attendrissement. Souvent, dit celui-ci, ces lieux sont témoins de scènes aussi déchirantes ; et je garderai long-temps le souvenir d'un événement terrible dont je fus le spectateur, à peu de distance de l'endroit où nous sommes. Jules et Charles pressèrent vivement M. d'Allainval de leur raconter cet événement. Ce dernier y consentit, et commença en ces termes :

M. Vanberg* était un des plus riches négocians de Dunkerque ; la fortune semblait avoir pris plaisir à le combler de ses faveurs. Uni à une femme estimable, père d'un fils doué du plus heureux naturel, rien ne manquait à son bonheur; chaque jour voyait son commerce

* Pour des motifs que le lecteur concevra, nous avons dû changer les noms des personnes dont il est question ici.

s'étendre ; il avait sur mer plusieurs vaisseaux, et des correspondans dans quelques villes de commerce. Tout semblait lui sourire, lorsque, par un de ces accidens que la sagesse humaine ne saurait prévoir, il se trouva subitement réduit à la misère. Ses vaisseaux furent capturés par des corsaires ; un de ses correspondans fit faillite ; M. Vanberg s'y trouva compris pour une somme énorme, et fut forcé de suspendre ses paiemens. Ces coups firent sur l'infortuné négociant une telle impression, qu'il tomba malade : une fièvre brûlante le saisit ; en vain sa femme, en vain son jeune Charles l'environnèrent de tous leurs soins, il expira entre leurs bras. A peine avait-il rendu le dernier soupir, qu'une foule de créanciers assiègent la maison ; des gens de justice se joignent à cette troupe avide, et bientôt la malheureuse veuve se trouve réduite à l'indigence. Elle avait quelques parens dans l'opulence ; déjà elle avait imploré leur appui ; mais ils avaient plaint ses malheurs, et ne lui avaient offert que de faibles secours.

Habituée à vivre dans l'abondance, environnée dès l'enfance de tout le prestige qui accompagne les richesses, madame Vanberg ne put

se résoudre à supporter les froids dédains, les amères consolations des parens auxquels elle s'était adressée. Elle se retira dans une chambre avec son fils et une vieille domestique qui avait voulu la suivre dans son malheur; et là elle travaillait tout le jour pour soutenir sa triste existence et celle de son Charles, quelquefois même la tendre mère veillait des nuits entières, afin de pouvoir donner à son enfant quelques unes de ces superfluités auxquelles le luxe l'avait habitué. Elle-même était son institutrice; elle cherchait surtout à former son cœur; souvent elle lui parlait de son père, quelquefois de ses malheurs, rarement de son opulence passée : elle craignait de faire renaître des regrets. Cependant elle ne pouvait s'empêcher de désirer quelquefois les biens qu'elle avait perdus; elle les désirait non pour elle, mais pour son fils, pour son Charles. Charles grandissait; il avait atteint sa dix-huitième année. M. Hervé, ancien capitaine de vaisseau, ami de son père, s'était chargé d'achever son éducation. Madame Vanberg aurait voulu faire entrer son fils dans une maison de commerce; mais l'état de sa fortune contrariait ses desseins. Ira-t-elle s'adresser

aux parens qui l'ont dédaignée? ira-t-elle réclamer un appui, des secours qu'on lui a déjà refusés avec tant de dureté? Oui; elle est mère, il s'agit de son fils, de son fils seul: elle fera taire la voix de l'amour-propre; l'amour maternel lui donnera assez de force pour affronter encore un refus. La malheureuse mère se préparait à faire quelques démarches pénibles auprès de ses parens, lorsque Charles entre un jour dans sa chambre, la gaieté peinte sur le visage; il se jette au cou de madame Vanberg: «Ma mère, ma mère, s'écrie-t-il, console-toi, notre misère va finir; le ciel met enfin un terme à nos malheurs, tu vas te replacer au rang que tu aurais dû toujours occuper dans la société; désormais tu n'auras plus à essuyer les dédains de ces hommes qui ne savent pas honorer la vertu sous la livrée de l'indigence; ma mère! je pourrai donc acquitter envers toi la dette de la reconnaissance! Charles, que veux-tu dire, répond madame Vanberg, explique-toi? — Le bon M. Hervé me charge d'aller liquider une succession qui vient de lui écheoir à la Martinique; le produit est destiné à élever ici une maison de banque dont nous partagerons les bénéfices. — Y penses-tu, Charles? tu vou-

drais me quitter. — Te quitter ! seulement pour un an, six mois peut-être ; après cet intervalle je reviens près de toi pour ne t'abandonner jamais. Alors, quelle perspective douce et brillante pour toi, pour ton fils ! » Madame Vanberg fit encore quelques objections : « Malheureux ! ignores-tu donc à quel élément tu vas te confier, sous quel climat meurtrier tu vas porter tes pas ?... Si j'allais te perdre ! que deviendrais-je seule sur la terre, sans appui ?... Que m'importent les richesses ! n'est-ce pas toi seul qui fais mon bonheur.. » Charles rassura sa mère ; M. Hervé se joignit à lui, lui fit observer que son refus condamnerait son fils à une éternelle indigence : l'amour maternel céda encore ; et elle donna son consentement. Le jour du départ est fixé, Charles s'est arraché des bras de sa mère ; déjà le vaisseau l'emporte loin des rives de France.

Quatre mois s'écoulèrent sans que madame Vanberg reçût des nouvelles de son fils. Combien cet intervalle lui sembla long ! que d'anxiétés, que de craintes, que d'inquiétudes vinrent l'assaillir ! Un frémissement involontaire s'emparait de ses sens, lorsqu'elle songeait aux dangers qui menaçaient Charles ; elle

se reprochait de l'avoir laissé partir. Chaque jour elle se rendait au port, elle s'informait de l'arrivée des bâtimens; un brick paraissait-il, portant le pavillon américain, son cœur tressaillait; la première question qu'elle adressait au capitaine était pour lui demander des nouvelles du vaisseau qui portait son fils. Enfin, après cinq mois, elle reçut une lettre de Charles : il console sa bonne mère; il l'engage à calmer ses inquiétudes; la succession de son ami est en règle; il a justifié de ses titres; et de suite la propriété lui a été remise; mais il faut encore attendre quelque temps pour vendre les biens qui sont considérables.

Quatre mois après, Charles annonce à sa mère, par une seconde lettre, que toute la succession est liquidée; que rien ne le retient plus sur une terre étrangère; qu'avant deux mois il la serrera dans ses bras : une forte somme d'argent est jointe à la lettre. Il annonce qu'il revient possesseur d'une fortune de plus de huit cent mille francs.

Cette lettre fut lue par madame Vanberg en présence de M. Hervé et de la bonne Marie, et répandit la joie la plus vive dans la petite société. Chacun formait à l'envi des projets

Marie, pour le bonheur de sa maîtresse et de Charles, et madame Vanberg pour son fils. Charles reprenait son rang dans la société, unissait son sort à une femme aimable et vertueuse ; et moi, disait sa tendre mère, moi, je vivrai près d'eux heureuse de leur félicité.

Tous les jours M. Hervé et madame Vanberg se rendaient sur le rivage, accompagnés de Marie à qui la joie de revoir son jeune maître faisait oublier le poids des années. Leurs regards plongeaient au loin ; un point noir venait-il à paraître à l'extrémité de l'horizon, ils se le faisaient mutuellement remarquer ; peu à peu des mâts, des voiles se dessinaient sur le fond blanchâtre du ciel ; une exclamation de plaisir leur échappait, leurs yeux suivaient tous les mouvemens du navire, ils auraient voulu en hâter la marche ; bientôt il traversait le banc de sable, pénétrait dans la rade ; avec quel empressement ils se précipitaient au devant de ceux qui débarquaient ; avec quelle avidité les yeux de madame Vanberg cherchaient à reconnaître les traits de son fils. Enfin, un jour on leur annonça qu'on avait rencontré en mer le brick *le Fortuné* (c'était le navire qui portait Charles) ; et le lendemain ce vaisseau

mer qui se retirait peu à peu, et découvrait une nouvelle étendue de rivage. Ils demandèrent à leur père l'explication de cette singularité. Vous voyez, leur répondit M. de Valcourt, un phénomène dont je vous ai parlé quelquefois : le flux et le reflux de la mer; chaque jour voit s'opérer le même prodige; pour vous en expliquer la cause, il serait nécessaire d'entrer dans des développemens et des démonstrations mathématiques que vous n'êtes pas encore à même de comprendre. Il suffira de vous dire que les *marées*, c'est ainsi qu'on nomme le flux et le reflux, ont pour cause l'attraction que la lune exerce sur la terre. Lorsque nous étudiions ensemble l'astronomie, je vous ai expliqué le mouvement des astres; vous devez vous rappeler que nous avons reconnu que les planètes s'attiraient mutuellement, et que cette attraction ainsi balancée donnait lieu à tous les phénomènes célestes; nous avons également remarqué que la terre tournait sur elle-même, et que cette rotation s'opérait en un jour. Pour comprendre la théorie du flux et du reflux, il faut que vous vous rappeliez ces premières notions; car c'est sur le mouvement de la terre et l'attraction

de la lune qu'elle est entièrement basée. La lune exerce son attraction sur le point qui passe en même temps par son centre et par celui de la terre, et y fait refluer ses eaux; mais la terre, opérant sans cesse un mouvement de rotation, présente en un jour ses deux hémisphères à la lune: alors l'attraction qui s'était opérée dans l'hémisphère opposé à la lune cesse; et les eaux, qui avaient afflué vers un point, reviennent, reprennent l'équilibre, et refluent vers leur rivage pour être de nouveau attirées le lendemain.

Je ne sais si vous m'aurez bien compris; mais, jusqu'à ce que vous soyez assez forts sur les mathématiques pour en suivre la démonstration, je ne puis vous en donner une explication plus claire. J'ajouterai encore que des savans ont expliqué différemment la cause des marées; et parmi ceux-ci est Bernardin de Saint-Pierre, dont vous avez lu les Nouvelles et les Etudes de la Nature: il attribue à la fonte des glaces du pôle le flux et le reflux de la mer; mais, comme son opinion est généralement rejetée, je crois inutile de vous la développer.

— Mon papa, dit Jules, la mer n'a-t-elle

pas encore d'autres mouvemens que celui du reflux ?

M. de Valcourt. — Oui, elle en a plusieurs autres, mais qui ne règnent que dans certaines parties, ou qui lui sont communiqués par l'agitation de l'air. Les premiers sont les *courans :* c'est la direction des eaux de la mer vers un point. On en distingue plusieurs espèces : l'un, qu'on peut nommer *courant équatoréal*, porte les eaux de l'est à l'ouest, en suivant la direction des vents alizés* : la cause n'en est pas très bien connue ; elle paraît cependant dépendre du soleil et de la rotation du globe.

Le deuxième mouvement porte les eaux des pôles à l'équateur; on l'explique ainsi : tous les jours le soleil décompose une énorme quantité de glace; ainsi les mers polaires ont toujours une surabondance d'eau dont elles tendent à se décharger. Comme l'eau, sous l'équateur, a une moindre pesanteur spécifique, et que d'ailleurs l'évaporation, très forte sous la zone torride, en absorbe une grande partie, il est nécessaire que les eaux voisines accourent

---

* Nous parlerons plus loin des vents.

pour rétablir l'équilibre. Ce mouvement se propage d'une région aquatique à l'autre ; et ainsi, à chaque instant, les eaux polaires sont sollicitées de se porter vers l'équateur.

Les divers courans sont dans le grand Océan oriental : celui du détroit de Bass, celui du golfe du Bengale, et plusieurs autres dans la mer des Indes et sur la côte orientale de l'Asie.

Dans l'Océan occidental est le courant du cap Saint-Augustin : c'est pour profiter de ce courant que les vaisseaux européens descendent jusqu'aux îles Canaries ; on trouve encore celui du golfe de Guinée et du golfe du Mexique.

Quelquefois le courant est double, c'est-à-dire qu'à une certaine profondeur on en rencontre un second dans une autre direction.

Pendant cette explication, les voyageurs s'étaient éloignés du rivage, et s'étaient dirigés vers l'intérieur de la ville ; ils virent successivement la tour de ville haute de cent cinquante pieds, du sommet de laquelle l'œil embrasse une circonférence de quinze lieues ; l'église paroissiale de Saint-Éloi, qui s'annonce par un magnifique péristyle formé de belles colonnes corinthiennes, couronnées par un fronton grec ; la place du Champ-de-Mars et la

place Dauphine ; celle-ci forme un carré, au milieu duquel se remarque une statue qui fixa l'attention des deux jeunes gens. M. d'Allainval s'en aperçut. Vous voyez, dit-il, un marin célèbre que Dunkerque s'honore de compter au nombre de ses enfans.

C'est à Dunkerque que naquit, le 20 octobre 1650, un des marins les plus intrépides dont l'histoire ait gardé le souvenir, Jean Barth. Il était fils d'un simple pêcheur, et suivit d'abord la profession de son père; mais il sortit bientôt de cet état trop obscur pour son âme bouillante; il alla se faire mousse en Hollande, et servit sous le fameux Ruyter.

Louis XIV ayant, en 1671, déclaré la guerre à la Hollande, Jean Barth revint à Dunkerque, commanda un vaisseau armé en course par quelques particuliers, et se fit bientôt remarquer par son audace et ses prises multipliées.

Monté sur une galiote de deux pièces de canon, il eut la hardiesse d'attaquer, devant Texel, une frégate de dix-huit canons, montée de soixante-cinq hommes, et s'en rendit maître.

La renommée de l'intrépide marin parvint bientôt jusqu'à Louis XIV, qui lui envoya une

médaille et une chaîne d'or, et l'attacha à son service en qualité de lieutenant de vaisseau. Jean Barth répondit à la confiance de son souverain par de nouveaux traits de bravoure; mais, ayant attaqué avec le comte Forbin deux vaisseaux anglais bien supérieurs en forces à ceux qu'il montait, il fut fait prisonnier, et conduit à Plymouth. Il eut le bonheur de s'échapper en sciant avec une lime un des barreaux de sa prison, traversa la Manche en deux jours et demi, et aborda à Saint-Malo.

Nommé capitaine de vaisseau, il se signala par de nouveaux exploits. En 1690, il alla croiser avec une seule frégate sur les côtes de la Hollande, et coula à fond presque tous les vaisseaux pêcheurs de cette nation. En revenant à Dunkerque, il s'empara de deux vaisseaux anglais, fit d'autres prises à l'embouchure de l'Elbe, et rentra dans le port; il en sortit ensuite malgré le blocus des ennemis, s'empara de trois vaisseaux marchands anglais, brûla toute la flotte hollandaise de la pêche aux harengs, et alla croiser sur les côtes d'Écosse, où il brûla plusieurs vaisseaux et quelques pêcheries.

Il fit un jour rencontre, à Bergues en Nor-

wège, d'un capitaine de vaisseau anglais, qui manifesta le désir de se mesurer avec lui. Jean Barth y consent, et l'avertit qu'il met à la voile le lendemain. L'Anglais répond qu'ils se battraient lorsqu'ils seraient en pleine mer, mais qu'étant dans un port neutre, ils doivent se traiter avec amitié; il l'invite à venir déjeûner sur son bord. « Le déjeûner de deux ennemis comme vous et moi, répond le marin français, doit être des coups de canon et des coups de sabre. » L'Anglais insiste; Jean Barth, sans défiance, accepte, et se rend sur le navire anglais. Après avoir pris un peu d'eau-de-vie et fumé une pipe, il veut partir. « Vous êtes mon prisonnier, lui dit alors le perfide Anglais; j'ai promis de vous ramener en Angleterre. » A ces mots, Jean Barth se lève furieux: « A moi, s'écrie-t-il! » En même temps, allumant sa mèche, il renverse quelques Anglais, et s'élance vers un baril de poudre qu'on avait tiré de la Sainte-Barbe: « Non, je ne serai pas ton prisonnier, dit-il, le vaisseau va sauter. »

Tout l'équipage, saisi d'effroi, demeure interdit et immobile. Cependant les Français ont entendu le cri de leur capitaine, ils entourent le vaisseau, montent à l'abordage, hachent les

Anglais qui résistent, font les autres prisonniers, et s'emparent du vaisseau.

En vain le lâche capitaine anglais représenta-t-il qu'il était dans un port neutre, Jean Barth l'emmena, et le conduisit à Brest.

Pendant que l'intrépide marin combattait avec gloire sur un autre point de l'Océan, la marine française éprouvait au cap de La Hogue un échec terrible, et les Anglais, maîtres de nos côtes, tenaient presque tous nos ports bloqués. Jean Barth n'en continua pas moins à tenir la mer, et s'empara encore de dix-huit vaisseaux hollandais. Lors de l'expédition de Tourville, près de Cadix, étant séparé de la flotte, il rencontra six autres vaisseaux hollandais richement chargés, et les brûla. La perte en fut évaluée à douze millions.

Mais, parmi les traits de bravoure de ce capitaine, il en est un qui mérite surtout d'être conservé, c'est celui dont les résultats sauvèrent la France de la famine dont elle était menacée. Plus de cent trente vaisseaux, que la reine de Pologne venait de faire charger de blé pour la France, avaient été capturés par une escadre hollandaise de huit vaisseaux de guerre. Jean Barth apprend cette funeste nouvelle; il était en mer

avec six frégates ; il ne balance pas à aller à la rencontre de l'ennemi. « L'intérêt de la France le demande, s'écrie-t-il ; mes amis, avançons! » Lorsqu'il fut à la portée du canon des ennemis : « Mes amis, dit-il encore, point de canon ; songeons à donner des coups de pistolet et de sabre. Je vais attaquer le contre-amiral, et vous en rendrai bon compte. » Il monte aussitôt à l'abordage, renverse le contre-amiral, et s'empare du bâtiment en moins d'une demi-heure; deux autres ont le même sort ; les cinq autres s'enfuient épouvantés, et Jean Barth ramène en triomphe les cent trente vaisseaux. On frappa une médaille pour en conserver le souvenir; et Louis XIV envoya à Jean Barth des lettres de noblesse.

Après quelques autres exploits non moins brillans, cet homme, qu'avaient si souvent épargné le fer et les boulets ennemis, fut emporté par une pleurésie, en 1702, dans la cinquante-deuxième année de son âge ; il fut enterré à Dunkerque, sa patrie.

Jean Barth conserva toujours les premières traces de son éducation : il ne savait ni lire ni écrire; il avait le ton, les manières et le langage d'un matelot et d'un pêcheur. Voici quelques

traits qui peignent bien le caractère brusque et franc de ce marin.

Jean Barth, conduit à la cour, se présenta pour entrer chez le roi; mais, comme il n'était pas encore jour, il resta dans l'antichambre, tira sa pipe, battit son briquet, et se mit à fumer. Tous ceux qui étaient présens furent étonnés qu'il se trouvât un homme assez hardi pour prendre une pareille liberté. Les gardes voulurent le faire sortir, en lui disant qu'il n'était pas permis de fumer chez le roi. « J'ai contracté cette habitude au service du roi mon maître, répondit Jean Barth; elle est devenue un besoin pour moi; je crois qu'il est trop juste pour trouver mauvais que j'y satisfasse; » et il continua à fumer. Comme il n'avait jamais paru à la cour, il n'y avait que le comte Forbin qui le connût; celui-ci, craignant les suites de cette aventure, n'osa dire qu'il était son ami. On alla avertir le roi qu'un homme avait la hardiesse de fumer dans son appartement, et refusait d'en sortir. « Je parie, dit Louis XIV en riant, que c'est Jean Barth; laissez-le faire. » Peu de temps après, il dit: « Qu'on le fasse entrer. » Lorsque Jean Barth parut, sa majesté le reçut avec accueil,

et lui dit : « Jean Barth, il n'est permis qu'à vous de fumer chez moi. » Au nom de Jean Barth, qui était fort connu, à l'accueil que le roi fit à cet homme singulier, tous les courtisans l'entourèrent; entre autres questions, ils lui demandèrent comment il avait fait pour sortir de Dunkerque avec sa petite escadre, pendant que ce port était bloqué par une flotte ennemie. Jean Barth les fit tous ranger sur une ligne; puis, passant au milieu d'eux, les écarta à coups de coude et à coups de poing; et, se retournant ensuite : « Voilà, leur dit-il, comment j'ai fait. » Louis XIV s'amusait beaucoup de ses reparties. Il lui disait un jour : « Je voudrais avoir dix mille hommes comme vous. — Je le crois bien, répondit Jean Barth. »

Je ne citerai plus qu'une anecdote qui peint bien le caractère de ce marin. Le roi lui fit donner une rescription de mille écus sur le trésor royal; c'était un nommé *Pierre Gruin* qui devait le payer; il demeurait rue du Grand-Chantier. Jean Barth se rend dans cette rue, demande de porte en porte où demeure Pierre Gruin, trouve sa maison, dit au portier : « N'est-ce pas ici que demeure Pierre Gruin? » Le portier lui répond : « C'est ici que demeure

M. Gruin. » Jean Barth entre, monte l'escalier, ouvre toutes les portes qui se présentent, arrive enfin dans une salle où dînait M. Gruin avec plusieurs de ses amis, et dit : « Lequel de vous est Pierre Gruin ? » Pierre Gruin lui répond : « C'est moi qu'on nomme M. Gruin. » Jean Barth lui présente sa rescription ; le financier la prend, la lit, passe sa main par-dessus son épaule comme pour la lui rendre, la laisse tomber en disant : « Vous repasserez dans deux jours. » Jean Barth tire son sabre, qu'il portait toujours au lieu d'épée : « Ramasse cela, et paie tout à l'heure, » dit-il à Gruin. Un des convives reconnaît Jean Barth. Payez, dit-il à l'oreille au financier : c'est Jean Barth ; il ne faut pas plaisanter avec lui. » M. Gruin ne se le fait pas répéter, se lève, ramasse la rescription, et passe avec Jean Barth dans son bureau, prend des sacs remplis d'argent, et va pour les peser. « Je ne suis pas un mulet, reprend Jean Barth. » M. Gruin, que la peur a rendu docile, le paie en or.

Je pourrais, dit M. d'Allainval, ajouter à ces traits quelques autres non moins singuliers ; mais ceux-ci suffisent pour vous faire juger notre célèbre compatriote. Dunkerque, ajouta-

t-il, a vu naître encore plusieurs autres marins, parmi lesquels je nommerai Leduc, qui fut chargé en 1806 d'une expédition contre les bâtimens anglais employés à la pêche de la baleine dans les mers du Nord.

M. de Valcourt et ses fils avaient vu tout ce que Dunkerque présente de remarquable; le lendemain ils prirent congé de M. d'Allainval et partirent pour Calais.



Couché Fils Del. et Sculp.

LE PORT DE CALAIS,

vu de la jetée de l'Est.

CHAPITRE V.

Gravelines. — Calais. — Dévouement d'Eustache de Saint-Pierre. — Histoire de Calais. — Gabriel de Vic. — Dessain. — Port. — Belle action. — Paquebots. — Douanes. — Caligula. — Naufragés de Calais.

Bientôt on aperçut les murailles de *Gravelines*, petite ville fortifiée à un quart de lieue de la mer, sur la rivière d'Aa ; elle fut fondée en 1160, par Théodoric, comte de Flandre. Prise en 1383 par les Anglais qui la brûlèrent, et rétablie quelque temps après, Gaston de France, frère de Louis XIII, s'en rendit maître en 1644 ; l'archiduc Léopold s'en empara en 1652 ; mais, le duc de La Ferté l'ayant reprise en 1658, elle fut enfin cédée à la France par le traité des Pyrénées. Les fortifications de cette ville furent commencées par Charles-Quint : Vauban en ajouta de nouvelles. Ce fut près de cette ville que se donna, dans l'année 1558, une bataille où les Français, sous la conduite du maréchal

de Termes, furent défaits par les Espagnols commandés par le comte d'Egmont.

Les voyageurs traversèrent Gravelines sans s'y arrêter, et entrèrent dans une plaine marécageuse coupée par la route de Calais.

Regardez donc, papa, cette vaste pleine marécageuse....; ne sentez-vous pas, comme moi, qu'il s'en exhale une mauvaise odeur?

M. de Valcourt. — Ces marais se trouvent en grande quantité dans le département que nous parcourons; ils sont dus au défaut d'écoulement des eaux. L'odeur désagréable et malsaine qu'ils répandent provient des gaz dangereux qui s'exhalent des matières végétales pourries; ces miasmes sont funestes aux habitans des bords des marais; ils sont presque toujours atteints de fièvres et de maladies scrophuleuses qui abrègent leur existence. Il y a certains endroits marécageux où les hommes qui s'obstinent à y fixer leur demeure ne passent pas quarante ans. Nous trouverons souvent sur les bords de la mer de ces vastes marais dans plusieurs départemens. On a tenté avec succès de les dessécher, et de les rendre à la culture; du reste, ils ne sont pas toujours inutiles : ils forment des tourbières d'où l'on extrait un combustible

beaucoup employé dans plusieurs endroits de la France.

Bientôt on aperçut les fortifications de Calais. Jules, dit M. de Valcourt, tu auras sans doute recueilli quelques notes historiques sur la ville dans laquelle nous allons entrer. — Calais, répondit Jules, a été le théâtre d'un événement trop mémorable, pour que j'aie pu négliger d'étudier ses annales.

Les antiquaires ne sont pas d'accord sur l'origine de cette ville: il est cependant certain que sous Philippe-Auguste, Calais n'était qu'un village. En 1223, Philippe de France, fils de Philippe-Auguste, entoura ce village de fortifications. Calais prit un accroissement si rapide, qu'Edouard III l'ayant assiégé en 1346, après la bataille de Crecy, ne put s'en rendre maître que par la famine; et c'est ici que se place un des beaux traits de notre histoire, et que Dubelloy a mis sur la scène française. Réduits à la dernière extrémité, les assiégés demandaient à capituler; mais Edouard, irrité de la défense longue et vigoureuse qu'ils avaient opposée à ses attaques, refusait de leur pardonner, à moins qu'on ne lui livrât six des principaux habitans qu'il destinait au supplice.

Cette nouvelle porta la consternation parmi les habitans; déjà ils croyaient voir une soldatesque effrénée se précipiter dans leurs murs; déjà ils se croyaient voués à une mort certaine, lorsque Eustache de Saint-Pierre, l'un des plus considérables habitans de la ville, se dévoua généreusement à la mort pour sauver ses concitoyens. Animés par ses paroles, plus encore par son exemple, cinq autres habitans partagent son dévouement. Tous six en chemise, la corde au cou, se rendent au camp d'Edouard au milieu des larmes et des témoignages de reconnaissance et de respect que leur prodiguent leurs concitoyens. Cette scène déchirante et sublime aurait dû attendrir le cœur d'Edouard; mais ce prince, tout entier à sa vengeance, ordonne leur supplice. Déjà le bourreau s'avance pour saisir ces modèles d'héroïsme, lorsque la reine elle-même se jette aux pieds du monarque inflexible : ce dernier refuse d'abord; mais enfin son cœur est touché, il cède à l'ascendant de la vertu malheureuse; et les six victimes peuvent retourner au milieu de leurs proches, de leurs amis et de leurs concitoyens, recueillir entre leurs bras le fruit de leur patriotisme.

M. de Valcourt.—Conservez bien ce trait dans votre mémoire, mes enfans; les belles actions qui ont illustré votre pays doivent toutes être gravées dans votre mémoire, ce sont des modèles que vous devez avoir sous les yeux à chaque instant de votre vie. Mais dis-nous, Charles, quelle fut la suite de la prise de Calais?

Charles. — Edouard exila les malheureux habitans de Calais; il fit de cette place une des plus belles de son royaume; il y établit le marché aux laines et aux étoffes d'Angleterre, en 1348, avec défense aux marchands étrangers d'en vendre ou acheter autre part. Ce marché fut transféré ailleurs, et rétabli à Calais plusieurs fois.

En 1558, sous Henri II, Calais fut repris par le duc de Guise. Par le traité de Cateau-Cambresis cette place devait être remise au bout de huit ans aux Anglais; mais, ces derniers ayant manqué à d'autres clauses, celle-ci ne fut point exécutée. Calais fut pris de nouveau par les Espagnols en 1596. Deux ans après, cette place, rendue à la France, fut attaquée de nouveau sans succès par les Espagnols en 1657, et bombardée par les Anglais en 1694 et 1696.

Calais compte au nombre de ceux qui y ont commandé un de ces hommes rares, chez qui la grandeur du rang est effacée par l'éclat des vertus : c'est Gabriel de Vic. Jaloux de l'amitié de ses semblables, quelle que fût leur condition, il allait chercher dans le peuple ceux qui jouissaient d'une bonne réputation, et les attirait chez lui; sa table était ouverte à leurs plaisirs, et sa bourse à leurs besoins. Il poussa jusqu'au fanatisme son amour pour Henri IV. Blessé, en 1586, d'un coup de fauconneau, dont il eut le gras de la jambe emporté; ne pouvant même, après sa guérison, monter à cheval sans ressentir les douleurs les plus aiguës, il se retira dans sa terre de Guyenne. Au bout de trois ans il apprend la mort de Henri III, et le besoin où se trouvait Henri IV du secours de tous ses amis. Il vend une partie de ses biens, se fait couper la jambe, se met en route, arrive auprès de ce prince, lui remet son argent, et triomphe avec lui dans les plaines d'Ivry. Deux jours après l'assassinat de Henri IV, de Vic passe dans la rue de la Ferronerie, contemple d'un œil douloureux la place où cet attentat fut commis, et tombe mort.

M. de Valcourt et ses enfans entrèrent à Calais avant la fin du jour. Après s'être reposés un instant, ils visitèrent la ville. Elle leur parut gaie et animée; elle forme une espèce d'hôtellerie entre la France et l'Angleterre. Les mœurs des deux peuples s'y joignent et s'y confondent, et font de cette cité un peuple *anglo-français*. Les rues sont tirées au cordeau : on distingue Calais en ville haute et en ville basse. Cette dernière n'est, à proprement parler, qu'un long faubourg; les remparts et la jetée servent de promenade; il n'y a point d'eau de source : des citernes conservent l'eau dont se servent les habitans. Ils visitèrent les fortifications, la citadelle, l'arsenal, fourni de toutes sortes de munitions. Sur la grande place, extrêmement vaste, ils virent l'antique édifice de l'Hôtel-de-Ville, surmonté d'un beffroi, tour massive qui renferme une horloge à carillon; la colonne élevée à l'endroit où descendit, en 1786, l'intrépide Blanchard, après avoir traversé le Pas-de-Calais en ballon. Le fort de Nieulet, à une demi-lieue de la ville, domine une écluse, au moyen de laquelle on peut inonder tout le pays, en cas d'attaque.

Le port est aussi gai que vivant, aussi com-

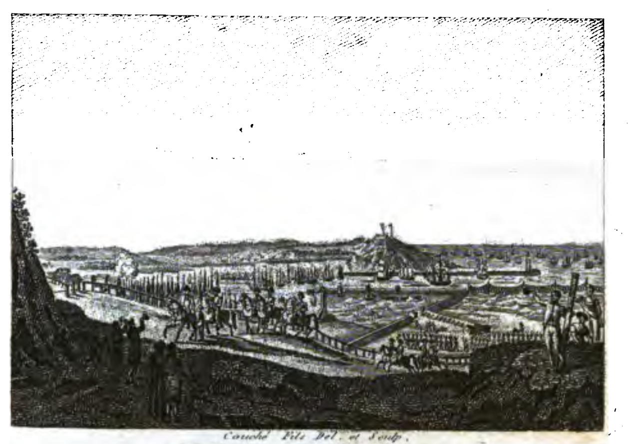
la cause à son père. « L'objet de ces recherches, répondit M. de Valcourt, est de découvrir si les voyageurs n'auraient pas caché quelques marchandises étrangères dont l'entrée, en France, est soumise à des droits. Toutes nos frontières sont ainsi gardées; nous en rencontrerons souvent le long des côtes que nous allons parcourir. Les employés de la douane font la plus exacte surveillance. A chaque heure du jour et de la nuit, des *rondes* parcourent la côte, pour tâcher de surprendre les contrebandiers. Il fut une époque où les prohibitions étaient beaucoup plus sévères; le gouvernement de Bonaparte avait formé le projet de détruire le commerce anglais, en prohibant les marchandises de ce peuple dans tous les pays de sa domination. Par suite de ce projet, qui prit le nom de système continental, on brûla, dans différens ports de France, pour plusieurs millions de denrées coloniales, que les Anglais avaient essayé d'introduire. »

Nos voyageurs avaient quitté le port, et se promenaient sur la grève : « Ces rivages, dit M. de Valcourt, me rappellent plusieurs traits historiques qui s'y rattachent. Ce fut près de ces lieux que Caligula fit cette ridicule expé-

dition, dont l'histoire a gardé la mémoire. Ce monstre, qui vécut dans un délire perpétuel, avait formé le projet de soumettre et de conquérir la Grande-Bretagne. Aussitôt, des préparatifs immenses s'exécutent dans tout l'empire, les côtes de la Gaule se couvrent de vaisseaux, Caligula se met lui-même à la tête de ses légions, se rend, auprès de Calais, sur le bord de la mer. Tout étant disposé pour l'embarquement, un prince breton, chassé de son trône, passe la mer, et vient implorer la protection de l'empereur. Caligula, changeant aussitôt de dessein, reçoit ce prince, non comme un fugitif, mais comme un député que les Bretons lui envoient pour l'assurer de leur soumission et implorer sa clémence; il fait ranger son armée sur le rivage, avec la même précaution qu'on l'aurait disposée pour livrer bataille. Toute l'armée était dans l'attente de ce qui résulterait de ces préparatifs. Caligula ordonne aussitôt à ses soldats de ramasser des coquillages, et d'en emplir leurs casques. « Soldats, dit-il, voilà les dépouilles de l'Océan dont vous devez enrichir le Capitole et le mont Palatin ; voilà les trophées qui doivent porter à la postérité le souvenir de

votre glorieuse expédition. » Ensuite, afin d'éterniser la mémoire d'un fait aussi glorieux, il fit élever près de Boulogne une tour, connue sous le nom de Tour d'Ordre. De plus, satisfait de l'ardeur que ses troupes avaient montrée dans cette grande occasion, il les en récompensa libéralement, fit savoir à Rome le succès de cette grande expédition, pour laquelle il souhaita qu'on lui décernât les honneurs du triomphe.

Ce fut encore sur ces côtes qu'échouèrent les malheureux bannis auxquels on voulut faire un crime de l'intempérie des vents, et dont le procès est désormais célèbre, sous le nom d'affaire des naufragés de Calais.



Couché Fils Del. et Sculp.

LE PORT DE BOULOGNE.

CHAPITRE VI.

De Calais à Boulogne. — Wissant. — Ambleteuse. — Vue des côtes d'Angleterre. — Boulogne. — Antiquités. — Pilatre des Rosiers. — Camp de Boulogne. — Pêche aux harengs.

Comme M. de Valcourt voulait s'arrêter à Marquise, et de là faire une petite excursion à Hardingen afin d'examiner les mines de houille qu'on y exploite, il se mit en route à pied avec Jules et Charles, pour les habituer à supporter les fatigues de la marche. Ils sortirent de Calais à cinq heures du matin, et, après avoir passé *Saint-Pierre*, prirent à droite la route de Boulogne. Ils firent une halte à *Peuplingue*, village à deux lieues de Calais. Les petits voyageurs, qui avaient gagné de l'appétit, trouvèrent délicieux quelques harengs frais, qu'on leur servit, accompagnés d'un pot de bière mousseuse. Ils se dirigèrent ensuite vers *Marquise*.

Avant d'arriver près de ce bourg, la

route domine tous les environs. M. de Valcourt et ses enfans s'arrêtèrent un instant pour examiner dans ses détails le point de vue qui leur était offert. Leurs regards planaient sur le Pas-de-Calais et s'étendaient même jusqu'aux côtes d'Angleterre. Voyez donc, dit Jules, ce point noir dans l'éloignement.

M. de Valcourt. — Ce sont les côtes d'Angleterre : avec quelque attention, tu apercevras la tour de Douvres ; tu la distingueras parfaitement avec cette lunette.

Jules. — Qu'est-ce donc que ce village qu'on aperçoit là-bas sur la droite ? — C'est Wissant, où l'on trouve des pyrites ; plus loin, sur la gauche, est *Ambleteuse*. Dans ce petit port débarqua, en 1668, l'infortuné Jacques II, après avoir été détrôné.

Nos jeunes voyageurs étaient très fatigués ; heureusement M. de Valcourt trouva une voiture qui se rendait à Boulogne.

Boulogne est une des plus anciennes villes de France ; elle était déjà considérable sous les Romains. Les ruines qu'on y a découvertes, les restes des voies antiques qu'on trouve encore, l'attestent ; peu de villes ont autant exercé la sagacité des antiquaires. Les uns veulent

que Boulogne soit le *Portus Iccius*, où César faisait ses embarcations pour passer dans la Bretagne; d'autres prétendent que c'est le *Gessoriacus*, où Constance Chlore fit une expédition contre des pirates.

En 882, Boulogne fut ruinée par les peuples du Nord, qui infestaient à cette époque les côtes de France. Le fils de Philippe-Auguste bâtit, en 1231, une nouvelle ville sur les ruines de l'ancienne, lui donna moins d'étendue, et la fortifia. Boulogne fut prise en 1544 par Henri VIII, qui ajouta de nouvelles fortifications aux anciennes. La tour d'ordre fut environnée de murs et de bastions. Enfin, en 1550, par le traité d'Outreau, cette ville fut rendue à Henri II. Fortifiée de nouveau par Louis XIV, ce prince ordonna, en 1687, la destruction des ouvrages qu'il avait fait construire. Les débris de murailles que vous apercevez sont de différens âges; sur ces falaises, aujourd'hui écroulées, était la tour d'ordre, *turris ardens*, et par corruption *ordans*: c'était un phare bâti par l'ordre de Caïus Caligula, sur un promontoire qui dominait le port. Selon *Bucherius*, cette tour était octogone; chacun de ses côtés avait vingt-quatre ou vingt-

cinq pieds; elle était composée de douze entablemens, qui allaient toujours en diminuant jusqu'au sommet, sur lequel on allumait des feux pour guider la marche des vaisseaux qui naviguaient dans la Manche. Ce phare était un des plus beaux monumens d'architecture que les Romains nous eussent laissés. Il fut réparé, en 830, par Charlemagne, et, plus tard, fortifié par les Anglais; mais, le 29 juillet 1644, il s'écroula avec la falaise qui le soutenait et la tour qui l'environnait. Les excavations causées par le travail insensible des flots de la mer, et l'imprudence des habitans, qui avaient ouvert des carrières en cet endroit, furent la cause de cet accident.

Placés sur un des points les plus élevés de la côte, les voyageurs découvraient le port dans toute son étendue. Il fut agrandi en 1804 par l'ordre de Bonaparte, qui fit creuser deux bassins; deux forts furent également ajoutés à ceux qui existaient déjà. Le port de Boulogne est un port de marée. Les bâtimens marchands y entrent avec le flux; et les vaisseaux de guerre sont obligés de s'arrêter dans la rade Saint-Jean.

C'est sur cette côte, dit M. de Valcourt,

en dirigeant l'attention de ses fils vers un point du rivage, que fut établi, en 1803, le fameux camp-de-Boulogne, d'où devaient partir cent soixante mille hommes pour effectuer une descente en Angleterre. Une flottille composée d'une quantité immense de bateaux plats, construits dans tous les ports de la Manche, devait transporter ces troupes de débarquement sur les côtes de la Grande-Bretagne.

Ces différens camps, tracés depuis plus de deux ans, dit un historien, offraient un spectacle singulièrement remarquable par les développemens de l'industrie qui avait présidé à leur formation; chacun d'eux ressemblait à une cité avec les commodités et les agrémens de la vie civile.

Des colonnes de stuc, des faisceaux d'armes élevés avec autant d'élégance que de régularité, des inscriptions, presque toutes à la louange de Napoléon, donnaient au front de bandière de chaque camp l'aspect le plus héroïque. Des rues tracées au cordeau, portant toutes le nom d'un guerrier illustre mort pour la défense de la patrie, rappelaient des actions récentes, des souvenirs chers aux cœurs des braves; des statues qu'un ciseau exercé n'eût

point désavouées, des groupes allégoriques, représentaient l'heureuse alliance de la Sagesse, des Arts et de la Victoire. Chaque régiment avait son jardin, chaque compagnie son parterre, son potager, et un puits couvert de verdure pour arroser les plantes et les fleurs que le soldat cultivait. L'armée se nourrissait de légumes qu'elle avait plantés. Un travail agréable, volontaire, excluait partout l'oisiveté, entretenait la vigueur de la santé, et maintenait le charme de la vie domestique. Napoléon vint passer près d'un mois au milieu de ce camp, imprimant l'activité à tous les travaux, électrisant tout par sa présence; mais ces immenses préparatifs n'eurent d'autre résultat que de porter un instant des craintes en Angleterre, et de distraire en France l'attention d'autres objets.

Du lieu où les voyageurs étaient placés, ils pouvaient embrasser également l'ensemble de la ville. Boulogne, dit M. de Valcourt, est divisée en deux parties, nommées la haute et la basse ville: la haute ville est agréablement située et bien bâtie; elle compte 10,550 habitans, parmi lesquels un grand nombre de familles anglaises. De cette place, que vous aper-

cevez là-bas, entre la haute et la basse ville, partit Pilatre des Rosiers; il devait traverser le bras de mer qui sépare la France de l'Angleterre. A peine son ballon s'était-il élevé à plusieurs centaines de toises, qu'il s'enflamma à la vue d'une foule immense; et le malheureux aréonaute périt pour avoir eu l'imprudence de tenter un procédé alors nouveau, qui consistait dans l'emploi simultané du feu et du gaz hydrogène.

La ville haute, enfermée de murs, est assez bien bâtie; elle est particulièrement habitée par les rentiers; la classe marchande, qu'attire le voisinage du port, peuple la ville basse.

Lorsque les voyageurs furent rentrés à l'auberge, Valentin leur apprit qu'il avait rencontré un pêcheur, son ancien ami, qui lui avait proposé de l'accompagner le soir même à la pêche du hareng. Jules et Charles voulurent être de la partie, et pressèrent leur père de leur permettre de suivre Valentin. Volontiers, dit M. de Valcourt : je veux profiter de l'occasion. Valentin partit devant; les voyageurs le suivirent, et s'acheminèrent également, en se promenant, vers le port Je crois nécessaire, dit M. de Valcourt, de vous don-

ner quelques détails sur la pèche dont vous allez être témoins. Le hareng passe une partie de l'année dans la profondeur des eaux, d'où une portion sort au printemps, une autre en été, et une troisième en automne pour aller frayer sur les côtes, et particulièrement vers l'embouchure des fleuves. Ils vivent de petits poissons, de crustacées, et deviennent eux-mêmes la pâture des cétacées et autres poissons voraces qui habitent les mêmes mers qu'eux; leur nombre est si considérable, dans leur émigration, qu'ils forment des bancs de plusieurs lieues de large, de plusieurs toises d'épaisseur, et si serrés qu'ils se touchent tous.

Voici la marche que suivent ces colonnes. En sortant de la mer Glaciale, ils forment un banc de plusieurs centaines de milles en large; bientôt ils se séparent en deux bandes, la droite va sur les côtes d'Islande, et elle arrive en mars; puis, tournant vers l'occident, elle gagne le banc de Terre-Neuve et disparaît ensuite; la gauche prend sa route vers le sud et se subdivise en deux colonnes; la première suit les côtes de la Norwège, et entre dans la Baltique; la seconde se dirige vers les Orcades, où elle se partage de nouveau pour aller, d'un côté à l'oc-

cident, de l'autre à l'orient de l'Écosse et de l'Angleterre, se réunir de nouveau sur les côtes de ce pays, et disparaître ensuite. Dans une marche aussi habilement dirigée, il est impossible de ne pas reconnaître la puissance du Créateur qui place les hommes sur la terre, et leur envoie chaque année la manne qui doit leur conserver l'existence.

Aux petits des oiseaux il donne la pâture,
Et sa bonté s'étend sur toute la nature.

Ces colonies de poissons deviennent une source de richesse pour les habitans des côtes sur lesquelles ils viennent s'échouer. Les Hollandais, les Anglais, les Français, les Prussiens, les Suédois, les Américains des Etats-Unis, en chargent chaque année des navires. M. de Valcourt parlait encore lorsque Jules et Charles aperçurent Valentin qui venait à leur rencontre, et leur faisait signe de hâter le pas. Venez vite, dit le vieux marin; le jour baisse, la soirée sera belle, les pêcheurs vont partir. Effectivement, dès que les voyageurs furent dans le bâtiment, il sortit du port. Un grand nombre de navires pareils à celui qu'ils

montaient était déjà sorti en mer, et la plupart avaient allumé les falots dont la clarté sert à attirer le poisson. Je crois que nous aurons une bonne pêche, dit le maître pêcheur : le vent souffle à la côte et vient du côté des harengs. Bientôt on aperçut une longue traînée lumineuse, produite par la phorphorescence de ces poissons; les pêcheurs préparèrent leur filet. Ce filet avait environ quatre cents toises de long, et les mailles avaient un pouce d'ouverture; avant de le jeter à la mer, au moyen d'un cabestan, on attacha à l'extrémité une bouée (morceau de liége conique) pour indiquer sa position; à mesure que les pêcheurs le jetaient à l'eau, ils attachaient à sa partie supérieure des barils vides pour le faire surnager, et des pierres à sa partie inférieure pour le faire enfoncer. Lorsque le filet fut entièrement à l'eau, le navire dériva lentement; par ce moyen la colonne de harengs se trouva interceptée par l'obstacle que lui présentaient les mailles du filet; et tous les harengs qui cherchaient à traverser cette barrière engageaient leurs ouïes dans les mailles et y restaient accrochés.

Jules et Charles avaient suivi des yeux

toute l'opération, et en attendaient le résultat avec impatience; enfin, après deux heures environ, le maître pêcheur donna l'ordre de retirer le filet, ce qui eut lieu par les mêmes moyens que ceux employés pour le jeter. Des matelots descendirent dans deux batelets, et tendirent un autre filet au dessous de l'autre à sa sortie de la mer, pour recevoir les poissons qui n'étaient pas bien maillés, ou que le frottement pouvait détacher. Suivant la prédiction du vieux marin, la pêche fut abondante; le filet était chargé d'autant de poissons qu'il en pouvait porter. A mesure qu'il était attiré sur le pont, les harengs étaient détachés et placés dans de grands paniers; les jeunes curieux procédaient eux-mêmes à cette dernière opération. Quel gros hareng! s'écria Jules en montrant à son père un poisson beaucoup plus volumineux que les harengs ordinaires. C'est la chimère antarctique, lui répondit M. de Valcourt, que les pêcheurs appellent par ignorance le roi des harengs; il se nourrit de ces poissons, mais n'a du reste avec eux aucun rapport de ressemblance.

Lorque le filet fut entièrement retiré, les pê-



Cauché fils Del. et Sculp.

S.T VALERY SUR SOMME.

Vu du coté du Chantier des Constructions.

CHAPITRE VII.

Montreuil. — Département de la Somme. — Saint-Valery. — Histoire de cette ville. — Normandie. — L'Antiquaire. — Productions et Commerce.

En sortant de Boulogne, ayant à gauche la Liane, qu'ils traversèrent près de la côte, le pays leur offrit un aspect assez uniforme. De vastes marais s'étendaient jusqu'à la mer; c'était la même végétation qu'ils avaient remarquée dans le reste du département. Cependant le caractère flamand commence à disparaître. Ils arrivèrent en peu d'heures à *Montreuil*. Cette ville, que sa situation pittoresque sur une petite montagne fait apercevoir de loin, est à deux lieues de la mer. La Canche, qui va se jeter dans la mer près d'Etaples, jadis ville et port considérables, passe près de la ville.

Après avoir été détruite par les Normands en 845, Montreuil, ville de l'ancien pays des Morins, fut brûlée en 1537 par les Espagnols,

et de nouveau attaquée, sept ans après, par les Espagnols et les Anglais réunis. A la marée, qui remonte la Canche jusqu'à Montreuil, les gros bateaux arrivent jusque sous ses murs. Cette ville est la patrie de *Lemblin*, célèbre humaniste.

Après Montreuil, nos voyageurs rencontrèrent *Hesdin*, ville forte qui vit naître le romancier *Prevost*. On fabrique beaucoup de bonneterie dans ses environs.

Nous arrivons, dit M. de Valcourt, aux limites du département du Pas-de-Calais : nous allons entrer dans celui de la Somme ; ce département forme une partie de l'ancienne Picardie. L'histoire de cette contrée vous est connue. Cette province ne s'offre point, comme celle que nous quittons, agitée par des révolutions continuelles. La Flandre, placée aux confins de plusieurs empires, devint tour à tour la proie de l'Angleterre et de la maison d'Autriche. La Picardie, conquise par Clodion, passa de Mérovée à son fils Childéric, et ensuite à Chararic, que Clovis fit assassiner. Elle resta attachée au trône de France depuis l'attentat de Clovis jusqu'à ce que la faiblesse de Louis-le-Débonnaire la cédât à des comtes.

Philippe-Auguste la réunit à la couronne. Depuis elle a toujours appartenu à la France.

Le pays que nous allons parcourir nous offrira à peu près le même aspect et les mêmes productions que le département du Nord: un sol marécageux et fertile, des grains, des plantes oléagineuses, du lin et du chanvre, des chevaux de race forte, et beaucoup de bétail. Les principales villes sont Abbeville, Amiens, Doulens, Péronne et Montdidier. Les deux premières se trouvent seules sur notre route.

Les voyageurs n'étaient pas encore à une lieue de distance, qu'ils aperçurent les tours ruinées de Saint-Valery, dont la mer bat les murailles. Un des voyageurs qui se trouvait dans la voiture avec M. de Valcourt, et qui semblait prendre beaucoup d'intérêt aux jeunes gens, se chargea de leur donner sur cette ville les renseignemens historiques et topographiques qu'ils paraissaient désirer. Ces ruines que vous voyez, dit-il, sont les restes d'un monastère bâti en 627 par saint Blimont, disciple de saint Valery, sur le lieu où ce dernier avait été enterré. Saint Valery avait fait bâtir un hermitage d'où il visitait et instrui-

sait les peuples encore idolâtres. La ville, qui se nommait auparavant Leconans, ville des vaisseaux, et ensuite *Quinquenau*, prit le nom du monastère.

Ce monastère fut brûlé en 859, sous le règne de Louis II. Des chanoines s'en emparèrent, vendirent le corps du saint qu'on y conservait dans une châsse d'argent : il fut remis au monastère, et les moines rétablis en l'an 1000. En 1197, Richard, duc de Normandie, l'enleva encore et le transporta à Saint-Valery-en-Caux, après avoir détruit la ville. Le corps de saint Valery y fut rapporté une seconde fois. On conservait dans cette abbaye une croix d'ambre rouge et jaune d'un travail précieux. Un peu au dessus de l'abbaye était la chapelle de Saint-Valery, où la dévotion attirait un très grand nombre de pèlerins. Le saint avait surtout la réputation de guérir de la folie.

Cette tour que vous apercevez entr'ouverte par la poudre est le reste d'un château détruit; elle est construite de grosses pierres grises; son mur est de douze ou quinze pieds d'épaisseur, et à l'épreuve du canon : elle contenait, dit-on, jadis, plusieurs logemens, et offrait

sur son sommet un jardin en terrasse. Sous la tour était un souterrain qui s'étendait à un quart de lieue dans la campagne.

La ville était entourée de murailles aujourd'hui en ruines ; elle a deux portes, nommées *porte d'en haut* et *porte d'en bas*. La porte d'en haut est formée par deux tours rondes au dessous desquels est une voûte qui communique à une tour également ruinée, appelée *tour Raault*. Au pied de la falaise et au bord de la baie, et de l'autre côté de la baie, est le château du Crotoy, aussi entièrement détruit.

Le faubourg de La Ferté, plus considérable que la ville même, s'étend le long de la baie; c'est là que demeurent tous les marchands, matelots, pêcheurs, artisans. Le long de la baie règne un quai de maçonnerie et des pieux auxquels sont amarrés les vaisseaux.

Nos voyageurs arrivaient à la porte de la ville : ils s'arrêtèrent sur la grande place, devânt l'église.

Après le dîner, ils visitèrent l'église, qui ne leur offrit rien de remarquable, si ce n'est un escalier qui servait à monter au clocher : il est double ; deux personnes y montent en même

temps de chaque côté sans se voir ; on le dit bâti par les Anglais.

Placés sur un des points les plus élevés de la ville, la baie s'offrit à leurs regards dans toute son étendue. La marée était basse, et la mer avait découvert une immense plage de sable au milieu de laquelle coule la Somme. Chaque jour le port de Saint-Valery devient de plus en plus impraticable à cause de l'accumulation de ces sables, qui, par leur grande mobilité, déplacent souvent le lit de la Somme, et rendent la navigation dangereuse. Ces dunes s'étendent sur toute la côte jusqu'à la mer, en formant une grand nombre de monticules plus ou moins élevés. On trouve dans le sable une assez grande quantité de petites boules de fer hydrosulfuré. Ces petits globules, de la grosseur d'un biscaïen, offrent, quand on les brise, un assemblage d'aiguilles qui partent d'un centre commun, et vont en divergeant vers la circonférence. La belle couleur jaune de ce minéral l'a souvent fait prendre, par ceux qui l'avaient trouvé, pour un minerai d'or.

Le lendemain les voyageurs firent rapide-

ment les douze lieues qui séparent Saint-Valery-sur-Somme de Dieppe.

A peine la diligence avait-elle dépassé les limites qui séparent le département de la Somme du département de la Seine-Inférieure, qu'un gros monsieur, qui jusqu'alors avait gardé le silence, s'écria avec une espèce d'enthousiasme : « Enfin, nous entrons en Normandie. »

L'énergie avec laquelle l'étranger prononça ces mots attira sur lui l'attention des voyageurs ; il s'en aperçut : Pardonnez, messieurs, reprit-il en souriant, une exclamation échappée à l'amour de la patrie. Je suis Normand et je ne puis revoir, sans un sentiment d'admiration et de joie, un pays à l'étude duquel j'ai sacrifié ma vie entière. Nous prenons acte de ce que vous venez de dire, reprit M. de Valcourt, pour vous prier de nous donner quelques détails historiques. — Volontiers : j'entre de suite en matière. Les contrées qui portent aujourd'hui le nom de Normandie étaient, avant la conquête des Gaules par les Romains, habitées par deux peuples : les Véliocassiens, qui couvraient les terres fertiles qui s'étendaient entre Pontoise et Rouen leur ca-

pitale, et les Caletiens, qui occupaient toute la contrée depuis Rouen jusqu'à cette partie de l'embouchure de la Seine, où l'on a depuis bâti le Havre-de-Grâce, et de là, jusqu'au château d'Eu, en longeant la mer. Lille-Bonne était la capitale de ce vaste territoire, qui se subdivisait en pays de Caux, proprement dit, en pays de Bray, en pays de Tellau; sur la rive gauche de la Seine s'élevaient six villes principales, Evreux, Bayeux, Lizieux, Coutance, Seez, Avranche. Sous les Romains, cette partie des Gaules portait le nom de Seconde Lyonnaise. Les Francs, qui envahirent la Gaule vers 420, changèrent ce nom en celui de *Neustrie*. Enfin elle fut appelée *Normandie* par les peuples du Nord, qui, en 820, firent leur première incursion en France, sous le règne de Charles le Chauve. Ces peuples se répandirent comme un torrent qui renverse et détruit tout sur son passage. Le timide fils de Charlemagne, au lieu de les repousser avec le fer, acheta leur retraite par un tribut de sept mille livres pesant d'argent; c'était leur offrir un nouvel appât; aussi reparurent-ils bientôt et en plus grand nombre que la première fois; de nouveaux tributs furent le prix de nouveaux ravages.

En 887, ils s'avancèrent, en remontant la Seine, jusque sous les murs de Paris ; ils furent repoussés par Eudes, comte de cette ville; enfin, en 907, Roul ou Rollon fit une nouvelle invasion en France; repoussé devant Paris, il ravagea la Bourgogne.

Charles-le-Simple, qui régnait alors, las de voir son royaume continuellement ravagé, ne se sentant ni la force ni le courage de repousser les vainqueurs, céda à Roul la Neustrie et la Bretagne, et, pour sceller le traité, lui donna sa fille en mariage. Le traité qui ratifiait cette cession fut passé à Saint-Clair-sur-Epte ; telle fut l'origine des ducs de Normandie.

Roul gouverna avec sagesse le pays qu'il devait à sa valeur ; il releva les villes, protégea l'agriculture, et donna à ses peuples des tribunaux pour juger leurs différends. Il voulut que la voie du faible y fût écoutée, et que jamais l'opprimé n'invoquât vainement son nom ; ce fut lui qui établit la clameur du haro, (*ah Roul*), clameur qui a conservé sa force presque jusqu'à nos jours et qui suspendait jusqu'à nouvel examen l'exécution de tout jugement contre lequel cette espèce d'appel était interjeté.

Parmi les successeurs de Roul, nous devons remarquer *Guillaume-le-Conquérant*, qui, en réunissant la couronne d'Angleterre à celle de son duché, changea tous les rapports politiques qui existaient entre la France et la Normandie.

Les rois d'Angleterre continuèrent à posséder la Normandie jusqu'en 1468. A cette époque elle fût réunie à la couronne par Louis XI, devenu sujet du roi de France ; les Normands se rangèrent sous les drapeaux de leurs nouveaux maîtres plutôt en alliés qu'en vaincus. Il eurent soin de stipuler la conservation de leurs libertés : entre autres priviléges ils avaient celui de tenir des états-généraux, qu'ils exercèrent jusqu'à Louis XIV. Depuis la nouvelle organisation de la France, la Normandie a été partagée en cinq départemens qui sont *l'Eure*, la *Seine-Inférieure*, la *Manche*, l'*Orne* et le *Calvados*. Voilà, poursuivit l'antiquaire normand, les souvenirs historiques qui se rattachent à mon pays ; mais son antiquité n'est pas le seul titre que la Normandie ait pour fixer votre attention ; ses productions agricoles et manufacturières lui assignent une des premières places entre les provinces de la France. Parmi

les premières richesses de notre sol, je crois inutile de vous citer les pommiers, qui sont les vignes de Normandie, les belles races de chevaux et de bœufs que nourrissent les gras pâturages de la vallée d'Auge et des bords de la Seine. Je ne vous parle pas de nos fabriques de tissus de toile de coton et de laine que vous connaissez sans doute comme moi.

Le département de la Seine-Inférieure, dans lequel nous entrons maintenant, vous offrira seul tout ce que peut un sol fertile aidé des travaux d'un peuple industrieux. Borné d'un côté par la mer, qui vient battre ses falaises entrecoupées de baies dans lesquelles se déchargent plusieurs rivières traversées par la Seine, et favorisé d'un sol fertile, il présente tous les genres d'industrie et de productions: ses superbes prairies de Sotteville, d'Hautot et Valle-la-Haye, nourrissent des troupeaux de belle qualité; les veaux gras dits de rivière, parce qu'ils viennent des rives de la Seine, aux environs de Dieppe, ont de la réputation. C'est de ce département que s'exportent le beurre de *Gournay*, les fromages de Neufchatel; la terre produit toutes les espèces de céréales, et du colza, du lin, de la navette, etc. L'industrie est aussi active

que variée; dans le seul arrondissement de Rouen, les fabriques occupent seules environ quatre mille ouvriers et mettent annuellement dans le commerce des marchandises pour 60 millions de francs; les principales branches de l'industrie du département sont la filature du coton, les dentelles, les tissus de coton, la bonneterie, la faïencerie, la papeterie, la taillanderie, la draperie, la teinturerie; vous verrez à Dieppe et sur les côtes la pêche la plus active.... L'étranger parlait encore lorsque la voiture s'arrêta; on était arrivé à Dieppe; les voyageurs se séparèrent.


Couché Fils Del. et Sculp.

LA VILLE ET LE PORT DE DIEPPE.

CHAPITRE VIII.

Dieppe. — La ville et le port. — Beau trait de courage. — Promenade sur les bords de la mer. — Coquillages. — La cabane du pêcheur. — Poissons de l'Océan. — Mœurs et instinct des poissons.

L'ÉTRANGER qui venait de donner avec tant de bienveillance des détails historiques sur la Normandie se trouva logé dans le même hôtel que M. de Valcourt. L'intimité s'établit facilement entre voisins, surtout en voyage. M. Urbain (c'est ainsi que se nommait ce voyageur) paraissait d'ailleurs prendre de l'intérêt aux deux jeunes gens; il accueillit donc avec bonté la demande que Jules et Charles lui firent de visiter avec eux ce que Dieppe avait de remarquable. Le reste de la journée fut employé à parcourir la ville.

Dieppe est bâtie de pierres et de briques : ce qui lui donne une physionomie presque étran-

gère ; sa grande rue est assez belle. Ils entrèrent dans l'église de Saint-Remy et dans celle de Saint-Jacques. La première est vaste et d'une belle architecture gothique ; la seconde se fait remarquer par sa tour, qui peut passer pour une des plus belles de France. Nos voyageurs eurent la curiosité de monter sur sa plate-forme ; une perspective immense s'offrit à leurs regards ; et M. Urbain en profita pour faire remarquer plusieurs objets à ses compagnons. D'ici, leur dit-il, vous pouvez apercevoir le port formé de deux belles jetées, et la vaste étendue de la mer ; ce fut près d'une de ces jetées que se passa un de ces événemens qu'on aime à citer, parce qu'il honore l'humanité.

Le 31 août 1777, vers les neuf heures du soir, un bâtiment sorti du port de La Rochelle, chargé de sel et monté de huit hommes d'équipage, poussé par un vent impétueux, s'approcha des jetées du port de Dieppe. La mer était si agitée qu'un pilote côtier essaya en vain, à quatre reprises, de sortir pour le faire rentrer dans le port. Un autre pilote, nommé *Bouzard*, s'apercevant que celui du navire faisait une mauvaise manœuvre, s'efforça de lui in-

diquer son chemin avec un porte-voix; ces efforts sont inutiles: le bâtiment vient échouer à 190 pieds de la jetée.

La nuit, le bruit des flots qui se brisent contre la jetée, les cris des malheureux que la mer engloutit: tout ajoute un nouveau caractère d'horreur à cette scène de désolation.

Aux cris des malheureux naufragés, que menace une mort inévitable, Bouzard ne balance pas à leur porter secours au péril de sa vie. Il fait éloigner sa femme et ses enfans, se passe autour du corps une corde dont un bout est fixé à la jetée, et s'élance dans les flots. Après d'incroyables efforts, il parvient à la carcasse du navire, qu'une mer furieuse mettait en pièces; vingt fois il s'approche, vingt fois les vagues l'engloutissent et le rejettent sur le rivage; intrépide il se jette encore une fois à la mer; et une vague l'entraîne sous le vaisseau. Les spectateurs grouppés sur le rivage, ne le voyant pas revenir, poussent un cri d'effroi. Tout à coup Bouzard reparaît; d'une main il soutient un malheureux matelot qu'il amène mourant sur la grève; il l'abandonne aux soins des assistans, et se précipite encore dans les flots. Ses forces s'épuisent, il est couvert

de blessures et de sang; il fait un nouvel effort, il atteint le vaisseau, y fixe sa corde, ranime l'équipage, fait saisir le câble à chaque matelot, qui, avec ce moyen de salut, affronte les flots et l'obscurité. Bouzard les soutient quand leurs forces s'affaiblissent; nageant autour d'eux, et luttant contre les vagues en courroux, il parvient à en déposer sept sur le rivage; épuisé de tant d'efforts, le généreux marin tombe expirant près des malheureux qu'il vient de sauver. On s'empresse autour de lui, on lui administre des secours; il a repris ses esprits, quand de nouveaux cris frappent son oreille; il s'arrache aux bras de ses amis; il affronte de nouveau les flots, et sauve encore un des deux passagers restés sur le bâtiment.

Bouzard rentre dans sa maison avec les huit hommes qu'il a arrachés à la mort, au milieu des transports de joie, des félicitations et des marques d'admiration et de respect de ses concitoyens. L'Etat avait contracté une dette envers lui: il s'en acquitta par des bienfaits; Louis XIV fit délivrer au brave Bouzard une gratification de 1000 liv., et le brevet d'une pension annuelle de 300 liv. Le maire de

Dieppe voulut même le présenter au roi, qui dit, en le regardant avec intérêt : « Voilà un brave « homme, et véritablement un brave homme. » Bouzard reçut bientôt après de nouvelles marques de la gratitude du gouvernement : l'État lui fit construire une maison pour lui et ses enfans. Il semblait que la vertu fût héréditaire dans la famille de Bouzard : son fils obtint, en 1784, une gratification de 400 fr., et une médaille d'argent pour avoir sauvé la vie à quatre naufragés.

Le port renferme rarement d'autres navires que des bâtimens pêcheurs. La pêche est l'occupation presque exclusive des Dieppois ; celle du hareng surtout les occupe une grande partie de l'année. En temps de paix, elle rapporte 12 à 36,000 barils de harengs, et 60,000 barriques de maquereaux frais ou salés. Les Dieppois vont pêcher la morue sur le banc de Terre-Neuve ; ils allaient aussi à la pêche de la baleine. C'est dans ce faubourg, appelé le Pollet, que vous voyez là-bas, qu'habitent principalement les marins; plus loin, de ce côté, sont des pâturages où s'élèvent les moutons célèbres sous le nom de moutons de *Présalé ;* enfin là, sur les bords de la mer, sont les bains, que nous

visiterons plus en détail. Ils sont construits avec élégance; il s'y rend en été un grand nombre de personnes de la capitale, que la curiosité ou des motifs de santé y attirent. Vous voyez encore d'ici, sur une éminence à l'est, les ruines du château d'Arques, qui date du dixième siècle. Ce fut après la bataille donnée près de cette place qu'Henri IV écrivit à Crillon : « Pends-toi, brave Crillon : nous « avons combattu à Arques, et tu n'y étais « pas. »

Depuis long-temps, les jeunes gens désiraient vivement de faire une promenade le long des grèves, afin de ramasser quelques coquillages; M. de Valcourt crut devoir céder à leur impatience. Le lendemain, dès le matin, il se mit en route avec ses deux fils et Valentin. Le vieux marin était chargé de quelques provisions; les voyageurs avaient d'ailleurs l'espérance d'en trouver chez les pêcheurs dont les cabanes bordent le rivage.

Le temps était superbe; un léger vent d'est avait dissipé les brumes dont l'air est souvent chargé sur les bords de l'Océan. Bientôt on a dépassé les portes de la ville, on marche sur des monceaux de *galets*, que les flots ont en-

tassés sur leurs rives. Ces galets sont des cailloux qui, à force d'avoir été roulés par les vagues, ont pris une forme arrondie.

La marée commençait à descendre; et les jeunes voyageurs préludèrent à leurs recherches au milieu des algues, des varechs, et autres plantes marines dont les débris couvraient le rivage déjà abandonné par les flots. A mesure qu'ils avançaient, la mer découvrait une plus grande partie de son lit.

Au bout d'une heure de marche, ils arrivèrent à un endroit où la mer formait une espèce d'*anse*, alors à sec; une moisson abondante de coquillages s'offrit aux jeunes voyageurs : ils ramassèrent des *peignes*, large coquillage à deux valves, semblable aux coquilles de Saint-Jacques; des *olives* d'une belle couleur brune, quelques *scutelles*, espèce de bouclier conique, sous lequel se tapit l'animal auquel cette coquille appartient; ils avaient également recueilli plusieurs *crabes*, qui avaient cherché vainement à leur échapper, en laissant entre leurs mains les pattes par lesquelles ils avaient été saisis; une *porcelaine*, un *buccin ondé*, quelques *chicorées* (ou *rocher frisé*) avaient encore grossi leur collection.

Chargés de leur butin, ils courent vers leur père, qui, assis sur les débris d'une falaise, contemplait la mer agitée par le flux, dont les vagues venaient se briser sur la rive, en couvrant les galets de leur écume blanchâtre. Ils lui demandèrent le nom de plusieurs coquillages qui leur étaient inconnus. Celui-ci, dit-il en leur en indiquant un du doigt, est un os de *seiche*; cet animal, ainsi que le *calmar*, emploie une ruse assez singulière, soit pour éviter la poursuite d'un ennemi, soit pour empêcher sa proie de s'échapper; il jette une liqueur aussi noire que l'encre, qui, teignant l'eau qui l'environne, forme une espèce de nuage, à la faveur duquel il évite la main du pêcheur, ou aveugle sa proie; voici le *solen, manche de couteau*, très commun sur les côtes de l'Océan, dont la chair sert de nourriture aux pauvres; le *pourpre des teinturiers*, des *moules* de différentes espèces, la *vénus palourde* et l'*éclair*, ou *anomie* pelure d'oignon, communs sur les côtes de la Rochelle.

Charles s'était un peu éloigné pendant que M. de Valcourt parlait. Tout à coup il pousse un cri, en appelant son père et son frère; ils accourent, et aperçoivent un *poulpe* qui fuyait,

en faisant la roue avec ses huit bras, et en poussant des sifflemens. M. de Valcourt le poursuit, le frappe de sa canne; mais le mollusque échappe à ses coups, et se replonge dans la mer, où il disparut. La vue de l'animal avait inspiré une espèce de terreur aux deux jeunes gens : il est effectivement difficile de se défendre d'un mouvement de surprise à la vue de cette espèce d'animal. Ce mollusque est composé d'une espèce de boule sphérique, au milieu de laquelle s'aperçoivent deux gros yeux et un bec, avec lequel l'animal peut faire de cruelles morsures; de cette boule partent, en divergeant, plusieurs bras, qui vont toujours en diminuant vers leur extrémité, où ils se terminent en une espèce de fouet.

AVENTURE D'UN POULPE.

Voici ce que raconte Dicquemare, au sujet d'un de ces mollusques :

« Un jour, dit-il, m'étant débarrassé de mes habits, que je laissai sur les rochers, sous la garde d'un chien qui m'accompagnait, j'entrai dans l'eau, et je me mis à nager. Le temps était parfaitement calme; l'eau, échauffée par

la saison, permettait aux anémones et aux méduses de développer tous leurs rayons. Attentivement occupé à examiner leurs manœuvres, leurs déploiemens, leurs ravissantes couleurs, je ne pensais plus à la terre, et il me semblait être devenu un habitant des eaux. En regagnant le bord de la mer, je vis, sous la crête d'un rocher baigné par les eaux, des débris de coquillages et de crustacées, qui me parurent collées et agglutinées à la base de ce rocher. Cette vue me fit le plus grand plaisir; je ne doutai pas que j'eusse rencontré un repaire de poulpes. Je prends haleine sur une roche, réfléchissant à l'entreprise que je méditais, et ne me dissimulant aucun des risques que je pouvais courir.

Pendant que je réfléchissais, le mâle avait rejoint sa femelle; j'aperçus l'une tapissant l'entrée de son antre, et l'autre en arrêt, presqu'à côté d'elle. J'arrivai en nageant à la distance d'environ douze pieds; et, moitié hésitation, moitié curiosité, je ralentis mon élan, me contentant de dériver, et me soutenant sur l'eau, en la frappant de la pomme de mes mains. J'espérais pouvoir examiner les manœuvres de mes poulpes, et les voir saisir quelque proie;

mais le mâle ne m'en donna pas le temps : en trois bonds il vint à moi. Je plongeai en vain ; il me saisit au travers du corps, se cramponne sur mes reins; et, dans ce péril, trop heureux qu'il ne m'eût pas enlacé les cuisses ou les jambes, je nageai vigoureusement vers la côte dont j'étais peu éloigné. En quelques minutes, je pris fond, me roidissant contre la douleur que me faisaient éprouver ses étreintes. Le poulpe me serrait de plus en plus, et je sentis qu'il me saisissait de son bec en me mordant. J'avoue que cette dernière explosion de sa rage me fit retourner la tête au milieu des flots, et regarder l'ennemi que j'emportais avec moi : aussi, dès que j'eus quitté l'eau, je courus avec force vers le rivage, enlevant avec moi et autour de mes reins ce poulpe, qui aurait pu me faire périr. Mon chien, en me voyant accourir, levait déjà la tête; il aperçoit les bras du poulpe, qui m'environnaient antérieurement, et me tourne avec vivacité. Forcé, pour conserver mon poulpe, de suivre ses mouvemens, je les maîtrise enfin ; le mollusque, ouvrant son bec, délaçant ses bras, tomba à terre et contrefit le mort. J'avais saisi mon bâton; et, lorsque je vis que cet ani-

mal reprenait la volonté de s'éloigner, je l'assommai du premier coup. Je trouvai un pauvre pêcheur, qui le porta à mon auberge; et le soir, quand je rentrai, je vis, en développant ce poulpe, qu'il avait environ cinq pieds d'envergure. »

Revenus du premier mouvement de surprise, Jules et Charles continuèrent leurs recherches; ils trouvèrent encore le jambonneau ou *pinna vulgaris*, des *oursins*, et quelques mollusques de la famille des *échinodermes*, la *concombre de mer*, l'*astérie commune*, disposée en étoile, des *méduses*, l'*actinie pourpre*, etc. Ils rapportèrent près de leur père le fruit de leurs recherches.

La faim commençait à presser nos jeunes naturalistes, lorsqu'ils trouvèrent une cabane de pêcheur, vers laquelle ils se dirigèrent. La femme, assise près de sa porte, raccommodait les mailles d'un filet; elle était vêtue comme les femmes des pêcheurs de Dieppe, de plusieurs robes de grosse laine bleue, qui ne passaient pas les genoux, afin de pouvoir aider son mari à retirer les filets de la mer. Non loin d'elle, son mari radoubait, en sifflant, une barque sur la grève. Ils accueillirent les voyageurs avec cette brusque cordialité des habi-

tans de la côte, et les invitèrent à entrer dans la cabane, fermée de quelques débris de navires, et couverte d'algues marines; quoique l'intérieur présentât l'aspect de la misère, cependant l'ordre et la propreté présidaient à la distribution des divers instrumens de pêche: les corbeilles, les lignes, les hameçons, les filets chargés de mousse, le crin tordu en ficelle, les nasses recourbées, les labyrinthes de jonc, les lacs, quelques nattes, et les vêtemens dont ils s'étaient dépouillés, étaient rangés autour de la chambre. « Marie, dit le pêcheur à sa femme, prépare pour ces messieurs les soles que nous avons prises ce matin; je vais, pendant ce temps, réparer la seine. »

Pendant que Marie se mettait en devoir d'exécuter les ordres de son mari, la conversation s'était engagée sur la pêche entre les trois voyageurs. « La pêche maritime, dit M. de Valcourt, est une des grandes richesses de la France; elle occupe sur nos côtes des milliers d'hommes et de femmes; elle en nourrit encore une plus grande quantité; mais un de ses grands avantages est de former de bons pilotes et des marins intrépides.

« La pêche maritime se divise en deux par-

ties : la première comprend les pêches lointaines de la morue, de la baleine ; la seconde se rapporte aux pêches vicinales ou littorales, sur les côtes, dans l'Océan et la Méditerranée. Cette pêche se fait avec de petits bâtimens capables de tenir la mer à une certaine hauteur et de soutenir l'effort des filets, ou bien avec des hameçons, dans des bateaux côtiers, lorsqu'on ne veut pas s'éloigner des côtes. Les bateaux côtiers vont toute l'année à la pêche des raies, des limandes, des merlans ; la pêche aux filets a lieu quatre fois l'an : la première, pour les soles, les raies et quelques autres poissons, commence au 4 février et finit vers le 4 mai ; la deuxième, qui commence à cette époque jusqu'au 1er août, est principalement pour les maquereaux ; la troisième est peu de chose, et ne produit que de petites raies, des limandes ; enfin la quatrième, ou la pêche du hareng, commence au 7 octobre et finit vers le 20 décembre. Le produit de ces pêches est ensuite distribué en grande partie par les chasse-marées dans les départemens intérieurs ; sa vente se consomme sur les lieux.

« La pêche est la principale occupation des habitans des côtes. Le poisson est la plus forte

branche de commerce des pays maritimes. Les habitans des ports de Boulogne et de Calais tirent les plus grands avantages de leur proximité de l'Angleterre. A Quillebeuf on ne trouve que des pêcheurs. Les hommes de l'île-Dieu n'ont pas d'autre ressource pour subsister.

« La consommation de poissons en France est considérable ; celle de Paris seulement est de quatre à cinq millions de kilogrammes.

« En parcourant les côtes, nous examinerons plus particulièrement les différentes sortes de pêches, les espèces de poissons qu'elles produisent. Je puis cependant vous citer dès à présent les espèces les plus communes sur les côtes de l'Océan *. *A l'embouchure des rivières*, on prend les aloses, barbots, lamproies, esturgeons, saumons, le bar ou centrapome loup ; *sur les côtes*, les congres, harengs, maquereaux, sardines, le lieu et le colin, espèces de gades, limandes, plies, merlans, merlus, les muges, les raies, le rouget, la roussette ou chat marin, dont la peau sert

---

* Nous parlerons ailleurs des poissons et des coquillages de la Méditerranée.

à garnir divers étuis, les soles, le surmulet, le tacaud ou poule de mer, enfin le turbot, la vielle et beaucoup d'autres plus rares et moins connus.

« Je regrette de ne pouvoir vous citer ici que des noms ; mais nous observerons dans le cours de notre voyage les divers habitans des mers. »

Saisissant cette occasion pour donner à ses enfans une idée des mœurs et des habitudes des poissons, M. de Valcourt continua en ces termes : « Si les poissons ne sont pas aussi sensibles et aussi intelligens que les races les plus parfaites d'animaux, ils ne sont pas tellement disgraciés de la nature, qu'ils manquent de tout instinct; ils sont pourvus de facultés suffisantes à leur existence : les uns, comme les *pleuronectes*, les *turbots*, les *limandes*, savent sillonner le sable, s'enterrer comme l'*aiguille*, ou se creuser des asiles au fond des mers, pour se mettre à l'abri de leurs ennemis; les autres, plus fiers, plus audacieux, tels que les *dorades*, les *requins*, s'élancent dans les hauteurs des eaux, et suivent les vaisseaux au milieu de l'Océan, comme une grande proie dont ils recueillent toutes les immondices. Tantôt

l'anguille serpente dans les eaux troubles des étangs, tantôt, sortant la nuit du fond de la vase, ainsi que les *ammodytes* et les *gymnotes*, elle rampe dans les humides prairies pour y surprendre les insectes et les vers. Le sylure, semblable au mineur, creuse la terre pour y chercher quelque source d'eau vive; et, lorsqu'on le met dans quelque vivier, il a bientôt percé un trou par lequel, comme un prisonnier qui s'échappe des mains de la justice, il s'évade avec ses compagnons et délivre des innocens dévoués à la mort. Plusieurs espèces de poissons se tiennent dans les fonds obscurs de l'Océan et redoutent l'éclat du jour, qui blesse leurs yeux; ils voyagent de nuit: tels sont les chimères, les anguilles, les pleuronectes, les murènes, les chiens-de-mer.

« Chacun des animaux de la mer a ses habitudes, ses mœurs particulières. Considérez ces vastes et profonds abîmes où cent peuples divers ont établi leur demeure. Ici la *lamproie* s'attache fortement au rocher battu des vagues; là une horrible *baudroie*, ou *diable de mer*, cachée dans les herbages, attend, la gueule béante, le passage des petits poissons que ses barbillons attirent. L'*histrion*, ou cra-

paud de mer, agite toutes les parties de son corps, et se renfle lorsqu'on le saisit. Le *chironecte* peut remplir son estomac d'air, et, gonflé comme un ballon, venir sur l'eau ; il peut aller même à terre, et y ramper au moyen de ses nageoires pectorales et abdominales, comme un quadrupède ; il y vit ainsi trois à quatre jours. Cet animal singulier, entouré, se redresse comme un automate ; et on l'appelle Riquet à la houppe. Le *flacopsaro*, arrondi en boule, présente à ses ennemis une masse hérissée d'épines. Les *poissons-coffres*, armés de cornes menaçantes, en percent leurs victimes. Le *poisson-scie*, portant au bout de son museau une espèce de scie armée de fortes dents, attaque avec une espèce de rage les plus grosses baleines, les déchire avec fureur, leur enfonce son arme meurtrière dans les flancs, et se repait à loisir de leur chair. Ailleurs les *ésoces*, les *scorpions de mer* poursuivent avec audace les morues, les merlans, les saumons, les harengs, les lottes, et les atteignent dans leur fuite vagabonde. L'*empereur*, ayant pour mâchoire supérieure une épée longue et pointue comme un spadassin, s'en va espadonnant dans les eaux, et défiant au combat les plus redoutables tyrans

des mers. Le *loup-marin* dénombre d'un regard les nombreux crustacées qu'il doit broyer sous ses fortes dents. Lorsqu'un pêcheur saisit le poisson *vielle*, un cri plaintif se fait entendre : il semble que ces innocens animaux trouvent des voix inconnues pour gémir. Au contraire, la *perche*, la *rascasse*, les *batistes* relèvent les rayons piquans de leurs nageoires, et en percent la main imprudente qui les saisit : cette piqûre, faite par des dards dentelés en scie, cause des déchiremens dans la plaie et des inflammations douloureuses.

« Quelques espèces de poissons s'attachent en parasites à la suite des princes de l'Océan. Le *pilote-officieux* marche, dit-on, à la découverte au devant du requin, comme le jakal, devant le lion, vient lui annoncer les lieux abondans en proie, et en obtient pour ses services protection et sûreté. Les *sucets* s'attachent aux chiens de mer; semblables aux domestiques des grands, vivent des restes de leurs maîtres, et sucent même leur propre substance. D'autres espèces vivent en troupes ou solitaires; et, tandis que les races sanguinaires se déclarent la guerre, de paisibles familles se retirent dans les solitudes de l'Océan,

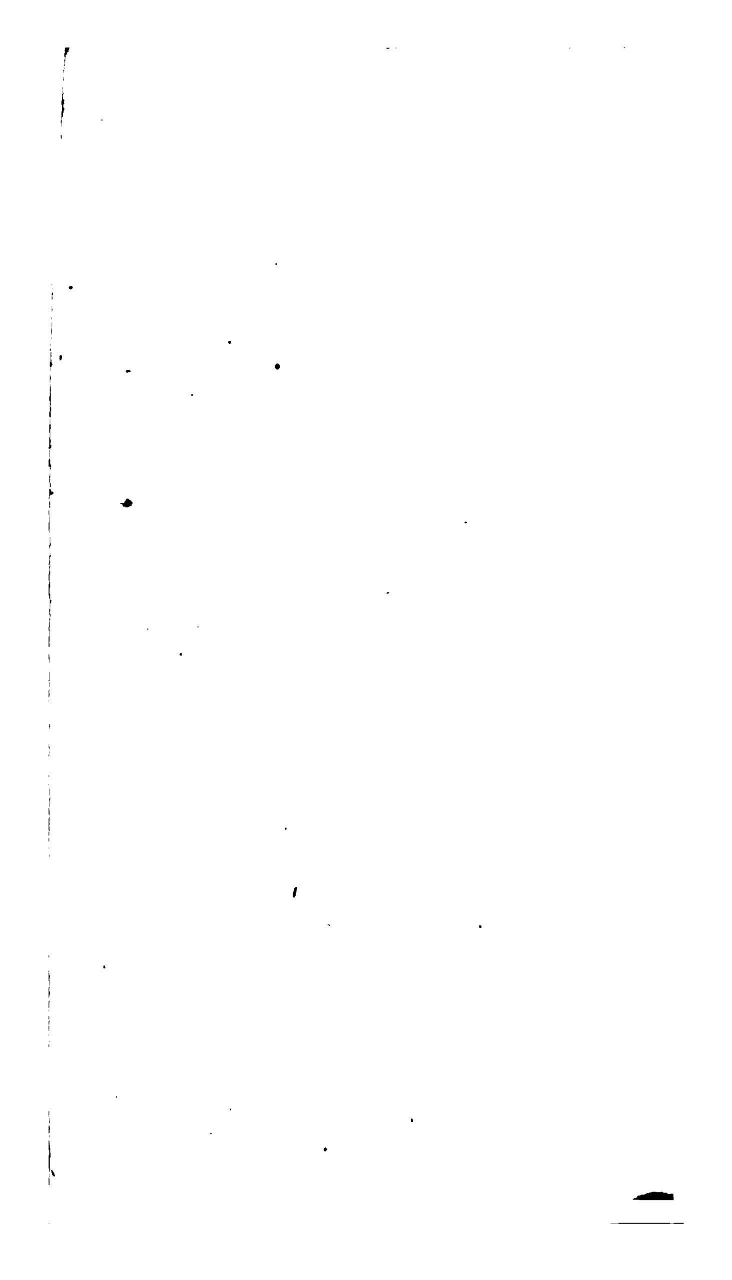
et vivent comme des ermites ; heureuses de leur obscure existence, elles ne se mêlent pas dans ces sanglantes querelles des rois de la mer. Quelques uns même semblent connaître les douces affections de la famille et de la société. Les harengs, les saumons, les truites, les esturgeons aiment à vivre dans une agréable union, à rassembler leurs petits, à se prêter des secours mutuels ; il en est ainsi des carpes et autres poissons timides d'eau douce. Pline rapporte que les poissons de Domitien, à Baies, accouraient lorsqu'on les appelait. Les carpes qui étaient dans les bassins du Louvre au temps de Charles IX obéissaient de même à la voix. George Segerus témoigne que dans les jardins d'un évêque de Salsbury, les truites arrivaient en foule au son d'une cloche qui leur annonçait la pâture. On sait que les murènes du célèbre orateur Hortensius entendaient la voix de leur maître, qui les aima au point de pleurer de douleur à la mort de l'une d'elles. Un cyprin doré avait coutume, lorsqu'on changeait l'eau de son vase, de venir se poser sur la main de son maître.

« La nature a donné à quelques espèces aquatiques une adresse particulière ; ainsi le *bec*

allongé s'approche en tapinois des mouches qui se posent sur les eaux tranquilles, et, arrivé à leur portée, sans en être vu, il leur crache tout à coup plusieurs gouttes d'eau, qui les submergent, et en fait sa pâture. Le *rusé* use du même stratagème. Un autre poisson, nommé le filou, demeure immobile au fond des eaux, et affecte un air débonnaire; les petits poissons jouent sans défiance autour de lui; et, lorsqu'il les voit à sa portée, il allonge soudain son museau mobile, et les gobe à l'instant où ils y songent le moins. Le *cottus insidiateur* se cache aussi dans les sables de la mer Rouge, pour s'élancer de son embuscade sur les poissons. On dit que le *barbier*, se voyant arrêté dans les filets, dresse sa nageoire dorsale, tranchante comme un rasoir, et coupe les mailles pour se débarrasser.

Pendant l'entretien de M. de Valcourt et de ses fils, la femme du pêcheur avait apprêté quelques poissons, qu'elle leur servit. Les voyageurs mangèrent de bon appétit. Le pêcheur se mit à table avec eux, et satisfit avec la plus grande complaisance aux questions que Jules et Charles lui adressaient sans cesse sur sa profession. Après avoir remercié ces bonnes

gens de l'accueil qu'ils leur avaient fait, et leur avoir offert de l'argent qu'ils refusèrent, nos quatre voyageurs rentrèrent à Dieppe, d'où ils repartirent le lendemain matin.





Couché Fils, Del. et Sculp.

PORT DE SAINT VALÉRY EN CAUX,
Vu du côté de la ville.

CHAPITRE IX.

Vie de Duquesne. — Pays de Caux. — Saint-Valéry. — Fécamp. — Son port, ses écluses. — Héroïsme de quelques religieuses.

A PEINE M. de Valcourt, Jules, Charles et Valentin étaient-ils montés dans la voiture, que Jules adressant la parole à son père : Vous nous avez fait visiter, dit-il, Dieppe et ses environs ; cependant, en nous parlant des souvenirs que la ville rappelle, vous en avez oublié un bien important que j'ai retrouvé ce matin dans mes notes. C'est à Dieppe qu'est né Duquesne. Je l'avoue, dit M. de Valcourt, je vais réparer mon omission, en vous donnant quelques détails sur ce marin célèbre.

Il naquit à Dieppe en 1610. Son père, excellent marin, fut son premier maître. Dès l'âge de dix-huit ans, le jeune Duquesne fit ses premières armes au siége de La Rochelle, entrepris par le cardinal de Richelieu ; il se signala

ensuite aux siéges devant Tarragone, Barcelone et le cap de Gates. Pendant les troubles de la Fronde, il servit avec distinction sur les flottes de Christine, alors reine de Suède. Les guerres que Louis XIV eut à soutenir contre les Hollandais rappelèrent Duquesne en France; et dès lors la marine française lui dut une partie de sa gloire. Après avoir lutté plusieurs fois avec avantage contre le célèbre Ruyter, il défit de nouveau les Hollandais et les Espagnols réunis, le 22 avril 1676; ce fut dans cette journée que le brave Ruyter eut la partie antérieure du pied gauche et les deux os de la jambe droite brisés par un éclat de bombe.

L'amiral hollandais mourut quelques jours après de ses blessures. Le capitaine Kullembourg, qui montait une frégate légère, fut chargé de transporter en Hollande le cœur de cet illustre marin. Ayant été pris par les Français et conduit à Duquesne, celui-ci passa sur le vaisseau du capitaine, se rendit à sa chambre où était placé sur une estrade tendue de noir le vase qui contenait le cœur de Ruyter; et, contemplant ces froides dépouilles, Duquesne s'écria en levant les mains au ciel: « Voilà donc

les restes d'un grand homme! il a trouvé la mort au milieu des hasards qu'il a tant de fois bravés. » Puis, s'adressant au capitaine Kullembourg, il ajouta : « Votre mission est trop respectable pour que je vous arrête. »

De nouveaux triomphes attendaient Duquesne dans la Méditerranée. Après avoir, dans plusieurs rencontres, battu les Espagnols, il fut chargé de l'entreprise hardie d'aller bombarder, avec des galiotes à bombes, Alger, dont Louis XIV voulait punir l'insolence. Après une première expédition qui détruisit presque entièrement ce repaire de pirates, il en tenta, en 1683, une nouvelle dont les résultats furent encore plus terribles pour le peuple corsaire. Effrayés des terribles effets du bombardement, les Algériens avaient consenti à rendre sans rançon les nombreux prisonniers qu'ils avaient faits dans leurs courses, lorsque Mezzomorto souleva contre le roi d'Alger une partie de la milice, le fit massacrer, et s'empara du pouvoir. Sur le refus qu'il fit d'accomplir les conditions, le bombardement recommença. Exaspéré à la vue des dégâts que faisaient les projectiles français, le barbare Mezzomorto fait mettre le consul de France

dans un des plus gros canons ; il envoye ses membres déchirés et palpitans sur la flotte ennemie : dix prisonniers de guerre subissent le même sort.

Au milieu de ces atrocités, un beau trait de générosité et de dévouement vient consoler un instant l'âme attristée ; M. de Choiseul était au nombre des prisonniers. Mezzomorto ordonne qu'il partage le sort de ses compagnons d'infortune. Déjà Choiseul est attaché à la bouche d'un canon ; un soldat tient la mèche allumée. Un capitaine de corsaire, que dans une autre circonstance M. de Choiseul avait fait prisonnier et traité avec les plus grands égards, se précipite vers le dey et le supplie d'épargner le prisonnier ; il se jette à ses genoux : Mezzomorto demeure inflexible, et ordonne au canonnier de mettre le feu. Alors le capitaine s'élance vers M. de Choiseul, le presse dans ses bras, et s'écrie : « O généreux Français ! si je n'ai pu te sauver, du moins je mourrai avec toi. » Le cœur du farouche dey s'émeut à cette vue ; il fait détacher le prisonnier ; et celui-ci conserve la vie. Peu après, Duquesne obtint la reddition des prisonniers ; et le corsaire s'humilia devant Louis XIV. Le

général français obtint un succès aussi brillant devant Gênes, qui abaissa également sa fierté devant le pavillon français. Enfin, Duquesne, couvert de gloire, se retira dans le sein de sa famille, où il mourut à soixante-dix-huit ans.

Ce brave marin était protestant; et sa religion nuisit à son avancement. Louis XIV, en lui donnant un marquisat près d'Etampes, fit sentir à Duquesne que, s'il n'avait pas été de religion prétendue réformée, il aurait pu obtenir davantage. Il rapporta à sa femme les propos que le roi lui avait tenus : « *Cent diables,* lui dit-elle, il fallait lui répondre : Oui, Sire, je suis protestant, mais mes services sont catholiques. »

Le lendemain, M. Urbain se sépara des voyageurs, qui prirent la route de Saint-Valéry-en-Caux. La forme et l'élévation de la coiffure des femmes, leur mise plus élégante et plus soignée, une riante campagne couverte de lin, de trèfles, de colza, de taillis vigoureux, de pommiers couverts de fruits verts encore, tout leur annonçait qu'ils entraient dans le pays de Caux. Ce qui frappait surtout les jeunes voyageurs, c'était l'aspect

uniforme des métairies. Chaque ferme est enclose de larges chaussées en terre, sur lesquelles s'élèvent trois ou quatre rangées de beaux chênes ou de hêtres : ces plantations ajoutent considérablement à la valeur des terres, sans occuper beaucoup d'espace ; elles permettent de livrer à la culture de vastes forêts ; elles sont de la plus grande utilité dans un pays plat et voisin de la mer, pour rompre la fureur des vents.

Une chose manque cependant au pays de Caux, c'est l'eau vive : trois ou quatre petits ruisseaux coupent seuls ses fertiles plaines, et ne parcourent pas un espace assez considérable pour préserver ses campagnes du fléau de la sécheresse.

M. de Valcourt et ses enfans s'arrêtèrent quelques instans à Saint-Valéry. Le port est petit, resserré par deux falaises ; il n'y entre que des bâtimens pêcheurs ; il se fabrique dans la ville, qui est assez jolie, quelques rouenneries. Ce fut dans ce port que Guillaume, duc de Normandie, s'embarqua pour aller à la conquête de l'Angleterre.

Les voyageurs firent promptement les sept lieues qui séparent Fécamp de Saint-Valéry.



Couché Fils Del et Sculp.

PORT DE FECAMP.
Vu du Côteau de N.D. de Bon Secours.

Fécamp est environnné de collines hautes, nues et presque incultes; la ville représente assez bien la forme d'une F dont la barre est la chaussée des écluses; il n'y a que deux rues, la *Grande* et celle du *Marché*. Quoique le port soit peu fréquenté, cependant, les *écluses* du port méritent d'être examinées; les voyageurs ne manquèrent pas de les visiter. M. de Valcourt en expliqua l'usage à ses fils: La plupart de nos ports, dit-il, sont exposés à être encombrés par d'immenses monceaux de *sable* et de *galets*, que le mouvement des eaux y entraîne. Depuis long-temps on cherche en France à parer à cet inconvénient, et l'on y a réussi plus ou moins parfaitement à l'aide des digues, des jetées ou *épis* qui s'avancent dans la mer; mais ces moyens, pouvant arrêter les progrès des atterrissemens, ne détruisaient pas ceux qui étaient déjà formés; et ce fut pour arriver à ce but qu'on imagina les *écluses*: on tient en réserve une grande masse d'eau qui, s'écoulant rapidement à travers le port, enlève les dépôts de sable et de galets qui s'y sont accumulés. Les écluses du port de Fécamp sont au nombre de trois; les eaux coulent sur un glacis qui les porte avec fracas au milieu du canal qu'elles entretien-

nent assez net ; la jetée nord-ouest du port est extrêmement élevée et bâtie en bois, ainsi qu'une digue fort courte qui lui est opposée ; la grande jetée se lie à la chaussée des écluses par un quai de pierre assez bien construit.

C'est aux environs de Fécamp qu'eut lieu cet acte de chasteté héroïque que l'histoire nous a conservé. En 482 des pirates du Nord firent sur la côte une de ces descentes fréquentes à cette époque ! Un couvent de religieuses était situé près de là ; lorsque la Supérieure eût appris l'approche des barbares, pour leur inspirer du dégoût et échapper à leur brutalité, elle se coupa le nez et se mutila le visage d'une manière affreuse ; les religieuses l'imitèrent toutes. Les barbares en eurent horreur et les massacrèrent.

De Fécamp, nos voyageurs se rendirent à Rouen.



LE PORT DE ROUEN,

vu de l'Ile de la Croix.

CHAPITRE X.

Rouen. — Son commerce, ses musées. — Corneille, Fontenelle. — Anecdote de Civil. — La gargouille. — Les halles. — Quartiers.

Quoique préparés à voir une ville grande, pleine d'une population active et industrieuse, l'aspect que présente Rouen du côté du faubourg de Saint-Sever frappa Auguste et Charles. D'un côté, à gauche, on voit le faubourg de Saint-Sever, séparé de la ville par la Seine, et embelli par un cours magnifique dont les avenues se prolongent, pendant un quart de lieue au moins, le long des bords du fleuve; d'immenses bâtimens consacrés à des fabriques de faïence, de tissus de toute espèce, et la plupart dominés par les vastes cheminées des machines à vapeur d'où s'échappe la fumée noirâtre de la houille; de l'autre côté, à droite, les bords sinueux de la Seine sont couverts d'immenses prairies, de jardins et d'habitations déli-

cieuses. Sur les deux rives est rangée une longue file de bâtimens aux mâts desquels flottent les pavillons de toutes les nations ; enfin sur le bord opposé se développent des quais spacieux, plantés d'arbres. Les bâtimens de la douane, et une quantité immense de marchandises amoncelées sur le rivage terminent le tableau. Nos voyageurs traversèrent le pont de bateaux, et se trouvèrent sur le port. Quoique invité à descendre chez un de ses amis, M. de Valcourt préféra loger à l'hôtel de France ; il consacra le reste de la journée à rendre quelques visites indispensables, et fit en même temps examiner à ses fils quelques monumens publics, tels que la cathédrale, dont la flèche majestueuse fut brûlée par la foudre le 15 septembre 1822. Cet édifice présente une façade du gothique le plus élégant ; l'église Sainte-Anne est également remarquable par la délicatesse et la légèreté de la tour qui la surmonte ; la statue de Jeanne d'Arc sur la place de la Pucelle, lieu où les Anglais brûlèrent la vierge de Dom-Remi. La fontaine de Lisieux, autre monument gothique, la tour de la grosse horloge, et le Palais de Justice, furent successivement examinés par les curieux. En rentrant à l'hôtel,

Jules aperçut, sur le devant d'une maison d'assez médiocre apparence, cette inscription gravée sur un marbre :

PIERRE CORNEILLE
EST NÉ DANS CETTE MAISON
EN 1606.

J'allais vous la faire remarquer, dit M. de Valcourt; cette maison est le berceau de notre premier poëte qui ait donné, en France, à la tragédie un langage digne d'elle ; j'aime à croire que vous n'avez pas oublié les belles scènes du Cid, des Horaces et de Cinna, que nous avons si souvent lues ensemble. Oh ! non, mon papa, reprit Jules; je me rappelle surtout ce beau passage où Auguste, pardonnant à Cinna, lui dit :

Je suis maître de moi comme de l'Univers, etc.

Pour moi, dit Charles, je préfère l'énergique réponse du père d'Horace à ceux qui viennent lui annoncer la fuite de son fils, contenue dans ce beau vers :

Que vouliez-vous qu'il fît contre trois ?
— Qu'il mourût.

Une discussion littéraire allait s'engager entre les deux jeunes gens, lorsque M. de Valcourt leur fit remarquer, dans une autre rue, une autre inscription pareille à celle de la maison de Corneille. Ici, leur dit-il, est né Fontenelle, dont vous avez lu l'ingénieux ouvrage *des Mondes*. Rouen est encore la patrie d'un grand nombre d'autres personnages célèbres; je vous citerai seulement les plus marquans, tels que Thomas Corneille, frère du tragique, Sanadon, connu par quelques poésies latines, Basnage, Daniel, Emery, Pradon, l'abbé du Resnel, Danchet, Saint-Amand, Saint-Gelais, mesdames Duboccage et Le Prince de Beaumont: vous devez vous rappeler les jolis contes de cette dernière. A cette liste je pourrais en joindre beaucoup d'autres; mais vous rencontrerez un jour leurs noms lorsque vous parcourrez la carrière des sciences et des arts.

Le lendemain nos voyageurs visitèrent le Musée placé dans l'ancienne abbaye de Saint-Ouen. Parmi un assez grand nombre de tableaux des meilleurs maîtres, M. de Valcourt fit remarquer à ses enfans un *Ecce Homo* de Mignard, un *Saint François* d'Annibal Carrache, un *OEdipe* dû au pinceau de M. Rouget, élève

de David ; il leur montra également plusieurs belles compositions sorties des ateliers d'artistes que Rouen a vus naître ; Jouvenet, Restout, Lahire, Letellier, Sacquepée, Houel, Lemonnier, formés presque tous dans son école. Ils entrèrent, en sortant du Musée, dans la bibliothèque qui est à côté. Un curieux, avec lequel M. de Valcourt avait lié connaissance dans la galerie du Musée, lui apprit qu'elle était composée de soixante-dix mille volumes ; il donna également aux jeunes voyageurs quelques détails sur les autres établissemens littéraires et scientifiques ; il leur cita le Jardin de botanique, le Cabinet d'histoire naturelle, l'École de dessin, peinture, sculpture et architecture ; leur nomma plusieurs membres de l'Académie des sciences et belles-lettres, de la Société libre d'émulation, de la Commission des antiquités, et de la Société d'agriculture ; ce sont les quatre corps savans que Rouen possède. Passant de là à l'histoire même de la ville : Rouen, leur dit-il, est une des plus anciennes villes de France ; elle a été le théâtre de nombreuses révolutions : sous l'empire romain, métropole de la seconde Lyonnaise, lors de l'établissement des Normands, elle en devint

la capitale ; elle fut prise en 1431 par Henri V, qui y fit brûler Jeanne d'Arc ; reprise par Charles VII, plus tard du temps de la ligue, les calvinistes et les catholiques se firent sous ses murs une guerre acharnée ; tombée tour à tour au pouvoir des deux partis, elle ouvrit enfin ses portes à Henri IV. Ce fut pendant la prise de cette ville par Charles IX qu'arriva un événement dont les circonstances pourraient paraître fabuleuses, si elles n'étaient attestées par des écrivains dignes de foi.

Un officier de la garnison, nommé François Civil, reçut, étant sur le rempart, un coup de feu dans le visage ; il tombe, on le croit mort, et on l'enterre avec les autres. Son valet, instruit de ce malheur, demande qu'on lui montre le lieu où son maître est enterré, afin qu'il puisse rendre le corps aux parens du mort. On cède à ses désirs : le valet déterre les cadavres, les examine, mais inutilement ; il ne reconnaît pas son maître ; il recouvre les corps de terre, et s'éloigne. Il avait déjà fait quelques pas, lorsque, retournant la tête, il aperçoit hors de terre une main qui n'avait pas été exactement couverte. Touché d'un sentiment d'humanité, craignant que les bêtes carnas-

sières, attirées par cet appât, ne vinssent dévorer les cadavres, il retourne sur ses pas, va couvrir cette main, lorsqu'il voit briller, au clair de la lune, un diamant, qu'il reconnaît pour appartenir à son maître; il se hâte de tirer le corps de terre, et reconnaît Civil. O bonheur! il sent qu'il conserve encore quelque chaleur, il le charge sur ses épaules, et le porte au plus prochain hôpital; mais toutes les salles sont encombrées de blessés; on refuse de recevoir le corps de Civil. Le fidèle domestique ne se décourage pas; il porte son maître à son auberge, lui fait avaler des cordiaux, le rappelle à la vie; déjà même le blessé peut parler. Pendant ce temps, Rouen vient d'être pris d'assaut; tout est mis à feu et à sang. Une soldatesque ivre de carnage se répand dans tous les quartiers; des ennemis du frère de Civil, croyant le trouver dans cette auberge, y viennent pour le tuer; ils ne trouvent que le moribond, et, sans compassion pour son état, ils le jettent par la fenêtre. Le ciel veillait sur ses jours: il tombe sur un tas de fumier, où il reste trois jours, sans abri, sans remèdes, sans nourriture; enfin un de ses parens le fait enlever secrètement et emporter hors de la ville.

Civil guérit, et, après tant d'espèces de morts, vécut encore plus de quarante ans.

Les jeunes gens prenaient beaucoup de plaisir dans la conversation de l'étranger. M. de Valcourt leur rappela que la halle venait de s'ouvrir, et qu'ils devaient la visiter. Charles aurait bien voulu inviter l'étranger à y venir avec eux; celui-ci prit lui-même les devans: « Si vous le permettez, dit-il à M. de Valcourt, je vous y accompagnerai; depuis peu dans cette ville, vous ignorez toutes les particularités qui se rattachent à ses monumens; je m'offre d'être votre Cicérone. — J'accepte l'offre avec plaisir, répondit M. de Valcourt; » et tous quatre se dirigèrent vers la halle.

« L'activité de l'industrie et du commerce qui règne dans notre ville ne vous aura sans doute pas échappé. Rouen est une des villes les plus commerçantes de la France; elle est le centre où viennent se réunir toutes les productions de la Normandie : aussi le nombre des habitans s'accroît au moins d'un quart les jours de halle. Dès la veille, tout ce qu'il y a de fabricans et de marchands à vingt-cinq lieues à la ronde, s'y rend en foule; les *siamoisiers* du pays de Caux, les toiliers de Lieuvain, les impri-

meurs en indienne de Bolbec et les fabricans d'Yvetot apportent chacun leur tribut. A mesure que nous avançons, vous voyez la foule s'augmentant »

Tout en causant, ils étaient arrivés aux halles; les bâtimens qui les composent, et dont la construction remonte à une époque très ancienne, bordent les trois côtés d'une place parallélogramme, dont le milieu est abandonné à des marchands ambulans : elles se composent d'un rez-de-chaussée, où l'on remarque de vastes magasins, d'une halle au blé de trois cents pieds de long, et d'un premier étage réservé aux autres genres de commerce. Ce premier étage est principalement consacré aux *Rouenneries ;* c'est une pièce de deux cent soixante-douze pieds de long, sur soixante de large, voûtée à plein ceintre, et soutenue, de distance en distance, par des colonnes en pierre. De tous côtés s'élèvent des monceaux de marchandises, entassées jusqu'à la voûte; les draps de Louviers, d'Elbeuf et des Andelys, des *ratines* et des *espagnolettes* de Rouen même, *pinchinats, couvertures, gros draps de* Darnetal, *serges* d'Aumale, *pluches* et *flanelles* d'Orbec et

de Lisieux, *droguets* et *étamines* d'Alençon, et tissus de coton de toute espèce.

En sortant de la halle aux rouenneries, les voyageurs s'arrêtèrent un instant sur la plate-forme. « C'est ici, dit le Rouennais qui accompagnait les voyageurs, que jadis un criminel recouvrait la liberté *en levant la fierté*. Chaque année, le clergé métropolitain avait le droit, au jour de l'Ascension, de choisir dans les prisons un homme condamné à mort pour assassinat, et de le soustraire au supplice; on exigeait seulement qu'il vînt faire amende honorable, pieds nus et le cierge au poing, au haut de l'escalier de la halle, où, pour signe de sa délivrance, il soulevait la châsse de saint Romain; c'était ce qu'on appelait lever la fierté.
— Quelle était, demande Jules, l'origine de cette singulière cérémonie? — Il est très difficile de l'assigner; une tradition absurde, accréditée parmi le peuple, l'attribue à un miracle. Suivant cette tradition, un énorme dragon, nommé la *gargouille* par le peuple, désolait, du temps de saint Romain, les environs de Rouen; il faisait sa résidence habituelle dans la forêt de Rouvray, et dévorait tous ceux

qui osaient approcher de son antre. Saint Romain demanda à la justice un meurtrier et un voleur pour aller combattre cet énorme serpent. Le voleur prit la fuite, mais le larron poussa au monstre, s'en rendit maître; et le saint rentra dans Rouen, en conduisant la gargouille enchaînée au bout de son étole. En mémoire de cet insigne miracle, ajoute la chronique, Dagobert accorda au clergé de Rouen le privilége de délivrer chaque année un criminel.

Nos curieux étaient sortis des halles; l'obligeant Cicérone les accompagna encore jusqu'au quartier de *Crosne*, où il demeurait. Ce quartier, habité par le haut commerce, fait un contraste frappant avec les autres rues de la ville, pour la plupart étroites et sales. M. de Valcourt en fit la remarque au Rouennais. Je l'avoue avec vous, répondit-il, je ne vous ai montré notre ville que sous son plus bel aspect; il faut espérer qu'une administration bienfaisante portera son attention sur cette partie de Rouen appelée les *bas quartiers*, et ouvrira, à travers cet amas informe de bicoques, où se traîne une population languissante et maladive, quelques rues, pour y répandre un

air plus pur que les gaz délétères qui y circulent.

En disant ces mots, il salua les voyageurs ; ceux-ci rentrèrent à leur hôtel.

Le lendemain M. de Valcourt annonça aux deux jeunes gens qu'ils allaient partir pour se rendre au Havre; mais, ajouta-t-il, j'ai choisi un autre genre de route que celle que nous avons suivie jusqu'à présent; j'ai loué un *allége*, sur lequel nous descendrons la Seine jusqu'à la ville où nous voulons nous rendre. Ce trajet offre quelques dangers; les passes d'Aisiers et de Quillebeuf sont justement redoutées; mais un habile pilote de Villequier ou de Quillebeuf nous fera surmonter ces obstacles. Dans cette petite traversée nous pourrons examiner les sites enchanteurs qui bordent les rives tortueuses de la Seine, et les fertiles campagnes qu'elle arrose.

Cette nouvelle fit le plus grand plaisir aux jeunes gens; ils accédèrent de tout leur cœur au projet de leur père.

A dix heures, ils montèrent sur l'embarcation.

CHAPITRE XI.

De Rouen au Havre sur les bords de la Seine. — Belle parole du duc de Guise. — Grotte de la Bouille. — Ruines de l'abbaye de Jumièges. — Rocher de Quillebeuf. — La Barre. — Origine poétique de ce phénomène. — Harfleur. — Infortunes et courage de ses habitans.

Bientôt Rouen, son port, son faubourg si bruyant de Saint-Sever, disparurent aux yeux des navigateurs; la montagne de Sainte-Catherine seule leur offrait encore sa cîme couronnée des débris d'une ancienne citadelle rasée par Henri IV, qui, disait-il, ne voulait pas d'autres remparts que le cœur de ses sujets. C'est dans cette citadelle que se trouvait le duc de Guise, lorsqu'averti qu'un gentilhomme manceau, secrètement attaché au parti protestant, voulait l'assassiner, il le fit venir et lui adressa ces belles paroles : « *Je* « *veux vous montrer combien ma religion est su-* « *périeure à celle que vous professez : votre reli-*

« gion vous engage à me tuer sans que je vous aie « offensé, et la mienne m'ordonne de vous pardon-« ner, tout convaincu que vous êtes de m'avoir « voulu assassiner. » La montagne de Sainte-Catherine, comme beaucoup d'autres falaises et carrières du département, est remplie de coquillages fossiles. Nous aurons occasion de rencontrer souvent, dans le cours de notre voyage, de pareils dépôts qui attestent de grands bouleversemens. A mesure que nous avançons, les rivages deviennent plus pittoresques ; vous apercevez la forêt de Roumare, près de laquelle sont les ruines de l'abbaye de Saint-Georges. L'église, fondée par Raoul de Ramerville, d'abord précepteur et ensuite chambellan de Guillaume-le-Conquérant, est regardée comme un des plus beaux morceaux d'architecture normande.

Le bateau s'arrêta quelques instans à *la Bouille*. Les voyageurs en profitèrent pour visiter la grotte de *Caumont*, qui occupe le fond d'une vaste carrière traversée par un ruisseau d'une eau vive et l'impide ; on arrive à la grotte après avoir traversé ce ruisseau, qui, en quelques endroits, inonde tout le sol du souterrain et forme une espèce de lac.

Après avoir surmonté cet obstacle, on entre dans une petite salle de forme ovale dont le plafond est hérissé de stalactites, dont les pointes sont tournées vers la terre, et qui affectent diverses formes : les unes forment de petits cylindres creux de la plus grande délicatesse ; d'autres sont pleines et plus grosses ; leur couleur varie depuis le jaune noirâtre jusqu'au blanc le plus éblouissant. Quelques stalactites ont déjà atteint le sol, et forment de ces colonnes bizarrement lactées ; quelquefois une *stalagmite* s'élève du sol précisément au dessous, avant que la stalactite ait atteint la terre ; et les deux cônes, en s'allongeant de plus en plus, finissent par se joindre. Au delà de cette grotte il y a encore d'autres salles ; mais elles sont remplies d'eau.

Les voyageurs remontèrent dans le bateau. En cet endroit, dit M. de Valcourt, la Seine touche presque le département de l'Eure ; à moins de deux lieues derrière nous est *Elbeuf*, plus loin *Louviers*, deux villes où se fabriquent des draps renommés. Voilà *Duclere* dont les canards ont de la réputation ; mais un monument célèbre dans l'Histoire sacrée de la France, c'est l'ancienne abbaye de Jumièges

(*Gemmeticus*), située dans cette presqu'île formée par les sinuosités de la Seine, et dont nous apercevons les tours ruineuses au dessus des frênes et des vieux chênes qui bordent le rivage.

Quelques écrivains font remonter la fondation de Jumièges jusqu'à Dagobert. Il paraît plus constant que cette abbaye fut fondée par sainte Bathilde, femme de Clovis II, qui lui fit dotation de tout le pays situé entre Duclere et Caudebec. Ce monastère devint bientôt célèbre : il comptait neuf cents moines quelques années après sa fondation. Ce fut dans ces murs que Tassillon, duc de Bavière, fut forcé par Charlemagne de faire avec son fils des vœux monastiques ; ce fut là qu'abordèrent dans une barque, et que furent ensevelis les corps mutilés des deux fils de Clovis II, exposés sur la Seine par leur père pour crime de rébellion ; enfin la belle Agnès, amante de Charles VII, y mourut dans les bras de son royal amant. Jumièges était devenu un pays de délices, et la vigne, que la nature a refusée à la Normandie, y répandait ses trésors ; l'agriculture n'empêchait point les moines de cultiver l'étude des lettres ; cha-

que année même, on consacrait un jour entier à prier pour les auteurs, *pro illis qui dederunt et fecerunt libros*, disait la règle du monastère.

Bientôt l'industrieuse ville de *Caudebec* attira l'attention des voyageurs. Après avoir dépassé cette ville, la Seine commence à s'élargir et devient dangereuse ; le pilote lui-même, tout expérimenté qu'il est, prend un air soucieux en voyant de loin la passe d'Aiziers, qui met souvent son expérience en défaut en bouleversant les bancs de sable entre lesquels il faut passer ; la mer dérange fréquemment la passe, et la porte plus haut ou plus bas. Au dessus d'Aiziers commence l'embouchure de la Seine ; le lit du fleuve s'élargit tout à coup : dans le lointain on voit le rocher de Quillebeuf s'avancer comme un fanal dans le bassin du fleuve. Maudit mille fois par les pilotes, ce rocher a donné lieu à plusieurs projets de destruction ; l'on a proposé de le faire sauter par la mine ; l'abbé Bertholon a offert ses boîtes cylindriques remplies de matières inflammables, et communiquant entre elles par des fils de fer que l'on aurait électrisés ; d'autres ont proposé de creuser un canal derrière le rocher

et d'en faire une île. La base de ce rocher s'étend assez loin dans le fleuve, et se couvre de grands bancs de sable que les marées, les vents et les courans déplacent fréquemment. La rive droite de Quillebeuf forme une anse très vaste dans laquelle la petite rivière de Lillebonne porte de grands atterrissemens. Lillebonne était un fort romain ; on y aperçoit encore une tour construite en cailloux ; des fouilles y ont fait découvrir plusieurs morceaux précieux d'antiquités. Quel est, demanda Charles attentif à considérer tout ce qui l'environnait, ce flot qui se répand sur la surface de l'eau et semble remonter le fleuve? C'est la *barre*, répondit M. de Valcourt. Ce phénomène, qui se nomme *mascaret* à Libourne, le *bour* dans la Sévène, la *prodroca* à l'embouchure de la rivière des Amazones, le *bogaz* à celle du Nil, enfin le *kalibré* dans le Gange, est une espèce de courant que la force de la marée produit à l'embouchure de presque toutes les grandes rivières; ce courant se porte souvent fort loin, mais toujours en glissant sur la surface de l'eau. Les bancs de sable, les caps et les falaises changent la direction de la *barre;* cependant elle s'étend jusqu'à Jumièges et quel-

quefois au delà de Rouen. Comme une vague allongée, qui se soutient sur l'eau par sa propre puissance, dit M. Noël, elle s'avance avec bruit vers les bancs, et s'engage au milieu de leurs passes étroites. Contrainte et resserrée, elle paraît s'indigner des nouveaux obstacles qui gênent son passage; elle redouble ses efforts; un bruissement tumultueux la précède; on la reconnaît de loin à la ligne blanche qu'elle trace sur les eaux. Sa rapidité devient bientôt celle d'un torrent; et, quoique divisée souvent en autant de barres particulières qu'elle rencontre de passes, imposante et superbe, elle signale sa marche par un mugissement semblable à celui d'une cataracte, et élève ses crêtes inégales couronnées d'écume; les eaux, troublées et chargées de sable et de vase, la suivent à flots précipités. Arrivée sur les bancs de Quillebeuf, elle se déroule avec fracas au milieu d'eux, après s'être annoncée comme un tonnerre qui gronde à l'extrémité de l'horizon. Diverses circonstances curieuses accompagnent ce phénomène; tantôt on voit des arrières-barres, tantôt des entre-barres, et tantôt une espèce de lutte entre l'eau douce qui descend et l'eau saumâtre qui remonte;

d'autres fois la barre passe auprès du courant du fleuve, et il n'y a de choc que sur la lisière des deux courans. L'ingénieux auteur de l'*Arcadie*, Bernardin-de-Saint-Pierre, a embelli ce phénomène physique des couleurs poétiques de la mythologie. « La Seine, dit-il, fille de Bacchus et nymphe de Cérès, avait suivi dans les Gaules la déesse des moissons lors qu'elle cherchait sa fille par toute la terre. Quand Cérès eut mis fin à ses courses, la Seine la pria de lui donner, en récompense de ses services, ces prairies que vous voyez là-bas. La déesse y consentit, et accorda de plus à la fille de Bacchus de faire croître des blés partout où elle porterait ses pas. Elle laissa donc la Seine sur ces rivages, et lui donna pour compagne la nymphe Héva qui devait veiller près d'elle, de peur qu'elle ne fût enlevée par quelque dieu de la mer, comme sa fille Proserpine l'avait été par celui des enfers.

« Un jour que la Seine s'amusait à courir sur les sables en cherchant des coquilles, et qu'elle fuyait, en jetant de grands cris, devant les flots de la mer qui quelquefois lui mouillaient la plante des pieds, et quelquefois l'atteignaient jusqu'aux genoux, Héva, sa

compagne, aperçut dans les ondes les chevaux blancs, le visage empourpré et la robe bleue de Neptune. Ce dieu venait des Orcades après un grand tremblement de terre; et il parcourait les rivages de l'Océan, examinant avec son trident si leurs fondemens n'avaient point été ébranlés. A sa vue Héva jeta un grand cri, et s'enfuit vers les prairies; mais le dieu des mers avait aperçu la nymphe de Cérès; et, touché de sa bonne grâce et de sa légèreté, il poussa sur le rivage ses chevaux marins après elle. Déjà il était près de l'atteindre lorsqu'elle invoqua Bacchus son père, et Cérès sa maîtresse; l'un et l'autre l'exaucèrent. Dans le temps que Neptune tendait les bras pour la saisir, tout le corps de la Seine se fondit en eau; son voile et ses vêtemens verts, que le vent poussait devant elle, devinrent des flots couverts d'émeraudes: elle fut changée en fleuve de cette couleur qui se plaît encore à parcourir les lieux qu'elle aimait étant nymphe. Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est que Neptune, malgré sa métamorphose, n'a pas cessé d'en être amoureux, comme on dit que le fleuve Alphée l'est encore de la fontaine Aréthuse; mais, si le dieu des mers a conservé

son amour pour la Seine, la Seine garde encore son aversion pour lui. Deux fois par jour il la poursuit avec de grands mugissemens ; et chaque fois la Seine s'enfuit dans les prairies en remontant vers sa source contre le cours naturel des fleuves ; en tout temps, elle sépare ses eaux vertes des eaux azurées de Neptune. »

La barre n'est pas également redoutable dans toutes les marées ; elle n'est pas même sensible dans le plus grand nombre ; ce n'est que dans les marées de la pleine et de la nouvelle lune qu'elle est très élevée. Malheur aux marins qui oseraient, sans le secours d'un pilote, braver les dangers de la barre : ils y périraient infailliblement !

Le discours de M. Valcourt avait causé aux jeunes gens un moment de crainte ; mais ils passèrent cependant la barre sans danger. Ils aperçurent bientôt à droite le Hoc, écueil où se perdit, en 1671, le vaisseau *le Rouen*, construit au Havre.

Harfleur n'offre rien d'intéressant que les restes des anciennes fortifications de la ville, et la flèche de l'église paroissiale, morceau précieux d'architecture normande. Cette ville,

florissante jadis, et que son port rendait le centre du commerce de la Normandie, en était en même temps, par ses fortifications, un des principaux boulevarts; mais les guerres étrangères, les guerres de religion, la fondation du Havre, la révocation de l'édit de Nantes, ont successivement contribué à l'anéantir; il n'est pas jusqu'à la Nature elle-même qui, complice de la fortune, ne semble avoir voulu la déshériter aussi des avantages qu'elle lui avait prodigués d'abord. Jusque vers le commencement du seizième siècle, Harfleur a vu ses murs baignés par la Seine; mais, depuis, ce fleuve s'en est chaque jour éloigné davantage, et une demi-lieue de marais l'en sépare aujourd'hui.

Henri V, s'étant rendu maître de Harfleur en 1415, imagina, pour s'en assurer à jamais la conquête, d'en bannir les habitans, et de les remplacer par une colonie anglaise. En conséquence, 1,600 familles, à qui on ne permit d'emporter qu'une partie de leurs vêtemens et 5 sous par tête, furent exilées le même jour à Calais, après avoir vu brûler sur la place publique leurs titres de propriété. Quelques-unes obtinrent de se soustraire au bannissement, à

condition qu'elles ne pourraient jamais acquérir ni hériter.

Vingt ans se passèrent dans cet état d'humiliation et de malheur; mais le feu sacré, que l'amour de la patrie allume au fond des cœurs, n'était point encore éteint dans ceux des habitans d'Harfleur. Cent quatre d'entre eux osèrent former le projet d'affranchir leur ville du joug de ses odieux vainqueurs. Des intelligences furent adroitement ménagées avec quelques milices des environs; elles s'approchèrent à la faveur des ombres de la nuit; et le point du jour fut le signal d'une attaque que couronna bientôt le plus heureux succès. En mémoire de cet événement, pendant deux siècles on sonna, chaque matin, cent quatre coups de cloche.

Harfleur est la patrie du capitaine Gonneville, célèbre marin du quinzième siècle, qui découvrit une partie des terres australes. C'est à Harfleur que s'embarqua, en 1485, avec deux mille hommes seulement, ce fameux Richemont, qui entra, le 6 août, dans le port de Milfort, gagna, le 22, la bataille de Boswort, près de Leicester, tua Richard III, et fut couronné roi, sous le nom de Henri VII.



Port du Havre.

CHAPITRE XII.

Le Havre. — Sa fondation. — Son histoire. — Anecdote de la Saint-Barthélemy. — Mot de Henri IV. — Trait de bravoure. — Bonté de Louis XVI. — Le port. — Commerce. — Importation et exportation de la France. — Les bassins. — La citadelle. — Parc aux huîtres. — Coteau d'Ingouville. — Sainte-Adresse. — Anecdote de la vie de Bernardin de Saint-Pierre. — La Hève. — Les phares.

Louis XII et François Ier furent les fondateurs du Havre. Ce dernier prince voulut donner à la ville nouvelle le nom de *Franciscopolis;* mais l'usage, plus fort que la volonté des princes, lui conserva celui de Havre, qui vient de *habulum* (port). Une chapelle, dédiée à Notre-Dame de Grâce, servit à spécifier ce port : on a dit d'abord le Havre-de-Notre-Dame-de-Grâce, puis le Havre-de-Grâce, aujoud'hui on ne dit plus que le Havre.

La ville, bâtie en 1520, fut successivement agrandie, ainsi que son port, qui n'était auparavant qu'une *crique* creusée par la nature. Quelque temps après sa fondation, la ville fut

presque entièrement détruite par une affreuse tempête. Dans la nuit du 15 janvier 1525, la mer, poussée par les vents d'ouest avec une extrême violence, franchit ses limites accoutumées; en peu d'instans la ville fut inondée, et une partie des habitans engloutie. La plupart des maisons furent renversées; les bateaux pêcheurs qui se trouvaient dans le port, dispersés par la tempête, allèrent échouer dans les fossés du château de Graville. Cependant l'active industrie des habitans qui avaient survécu à ce désastre, les encouragemens et la protection de François Ier, rendirent à cette ville sa prospérité première. La population, qui s'augmentait dans une assez forte proportion, rendit bientôt nécessaire l'érection d'un édifice religieux. Jusqu'alors le temple consacré à la Divinité était encore ce qu'il dut être dans les premiers temps du christianisme : une mazure couverte de chaume. Cette église méritait si peu ce nom, elle était si incommode, qu'à l'époque des zyzygies l'eau de mer y entrait de toute part; les prêtres qui officiaient étaient obligés de monter sur des bancs, tandis que les habitans aisés entendaient, *extra muros*, la messe à cheval.

Ce fut au Havre que se réunit la flotte que François Ier destinait à faire une descente sur les côtes d'Angleterre. Cet armement n'eut qu'un faible résultat.

Le Havre prit une part active dans les guerres de religion qui divisèrent la France, depuis Henri II jusqu'à Henri IV. Coligny, qui en était le gouverneur, livra cette place aux Anglais, qui n'en demeurèrent pas maîtres longtemps; elle fut reprise par les Français, qui exercèrent contre les protestans des représailles. Ces derniers furent chassés de la ville; et ceux qui avaient eu l'imprudence d'y rester furent les victimes de la Saint-Barthélemy. Cette journée d'horreur, dont le souvenir sera une tache éternelle pour nos annales, fit éclore cependant quelques traits d'héroïsme et de générosité. Parmi ces actions, qui furent alors une protestation énergique contre les crimes qui se commettaient, nous citons avec plaisir une anecdote que nous fournit l'histoire du Havre.

François Duval servait en qualité de garçon dans un moulin à vent situé près de la chaussée, entre le Havre et la côte d'Ingouville; cet homme, qui était catholique, souffrait impatiemment les assiduités d'un jeune protestant,

connu sous le nom d'Isidore, qui faisait de fréquentes visites à la fille d'un marchand de vin de Graville, dont François était amoureux; il se proposait même de l'épouser aussitôt qu'il pourrait lui offrir une petite somme, qu'il augmentait tous les jours du produit de ses économies.

La veille du massacre, les deux rivaux, que la coquette cabaretière était loin de décourager par des préférences marquées, s'étaient trouvés chez elle à la même heure; une querelle avait pris naissance, et, dans la lutte qui s'était engagée, François Duval avait senti toute la force du bras du jeune protestant, et juré d'en tirer, à la première occasion, une vengeance éclatante.

Isidore servait un maître qui professait la religion réformée, et fut une des premières victimes des ordres de la cour. Il avait été assez heureux pour échapper au poignard des assassins, et sortir de la ville à la faveur des ténèbres et de la confusion. L'imagination encore frappée de l'affreux spectacle dont il venait d'être témoin, il errait à l'aventure, croyant toujours voir sur sa tête le glaive exterminateur. Il lui semble entendre les cris de ceux

qui le poursuivent. Sa raison s'égare, il fuit au hasard, une maison se trouve sur son passage, il s'y précipite. Qu'aperçoit-il? son rival; c'était dans la maison de François Duval que la frayeur avait porté ses pas. « Viens-tu me braver encore? s'écrie celui-ci, qui sent, à la vue de son ennemi, se ranimer le désir de la vengeance. » Aussitôt il s'élance sur une arme, et va en frapper le malheureux Isidore. Celui-ci, calme et résigné: « Vous pouvez me tuer, dit-il; s'il faut que je périsse aujourd'hui, peu importe que je reçoive la mort de votre main; les catholiques égorgent mes frères; je me suis sauvé : ma vie est à vous. Frappez. — Moi, je commettrais une action aussi lâche! Tu me connais mal, Isidore; si ce que tu dis est vrai, tu n'as rien à craindre. » Aussitôt, sans attendre sa réponse, il le fait blottir parmi les sacs de farine, et s'empresse de lui procurer, à l'insu de ses maîtres, tout ce qui lui est nécessaire. Le lendemain, François fut assez heureux pour conduire, sans être aperçu, son rival, devenu son ami, à bord d'un vaisseau prêt à mettre à la voile, et dont le capitaine se chargea sans difficulté du pauvre religionnaire.

Le Havre participa plus ou moins aux troubles de la ligue; Henri IV visita cette ville en 1603. On rapporte de lui une réponse qui peint bien le caractère de ce monarque

Qui fut de ses sujets le vainqueur et le père.

J'ai ouï parler, dit-il aux députés du Havre qui étaient allés le complimenter à son arrivée, *que vous me prépariez des fêtes; employez à aider ceux qui ont souffert de la guerre cet argent que vous destinez à de vaines pompes; ils y trouveront leur compte et moi aussi.*

Le Havre prit quelque accroissement par la protection de Richelieu. Ce ministre y fit construire plusieurs vaisseaux et établit une fonderie de canons. Le commerce du Havre fut stationnaire pendant la minorité orageuse de Louis XIV, mais il prit tout à coup, sous le ministère de Colbert, un essor prodigieux; un *conseil de commerce* fut créé, de sages ordonnances furent publiées, qui exemptèrent les bâtimens nationaux du droit de fret. Bientôt le port du Havre se couvre de vaisseaux, cent bâtimens pêcheurs couvrent ses quais; la pêche de la morue sèche, celle de la morue verte

ou préparée, occupaient alors un grand nombre de bras ; trois cents bâtimens étaient armés pour ces pêches dans les ports de France ; et le Havre y concourait.

Colbert, protecteur de l'industrie et du commerce, porta son attention sur le Havre : il fit construire un arsenal ; un intendant fut nommé, et un professeur d'hydrographie forma d'excellens pilotes. En 1694, après la malheureuse bataille de La Hogue, si funeste à notre marine, les Anglais bombardèrent la ville. Ici se place un acte d'intrépidité honorable pour celui qui en fut le héros. Cochart, capitaine d'une frégate du roi, était parti du Havre peu de jours avant que les Anglais eussent investi le port. De retour d'une expédition où il avait accompagné quelques navires marchands, il rentrait en rade au moment où l'ennemi bombardait la ville. Au lieu de virer de bord, ce qu'il aurait pu faire sans lâcheté devant des forces si supérieures, il arbore le pavillon anglais, poursuit sa route en faisant bonne contenance, passe au milieu de la flotte ennemie, sous le feu de ses batteries, amène le pavillon qu'il remplace par l'étendard national, et entre à

pleines voiles dans le port. Louis XV visita le Havre en 1749 ; mais cette ville dut alors offrir aux yeux du monarque un aspect peu brillant ; notre marine, négligée sous le ministère de Fleury, était dans un anéantissement complet ; les Anglais avaient pris ou détruit la plus grande partie de notre marine ; ils cherchèrent à lui porter le dernier coup en bombardant une seconde fois le Havre en 1759. Louis XVI avait conçu le projet de rétablir la marine française ; comme son prédécesseur, il visita le Havre, il y fut reçu avec moins de pompe peut-être, mais avec plus d'affection ; ce prince, voyant ses gardes écarter les personnes qui se pressaient pour le voir : *Laissez-les approcher*, dit-il, *ce sont mes enfans*. Les suites de ce voyage ne furent pas sans résultat pour la ville ; des travaux pour l'embellissement de ses diverses parties, l'ouverture de nouveaux bassins, et l'agrandissement des anciens, furent entrepris. La révolution vint encore une fois les interrompre ; les côtes de France furent de nouveau infestées par des croiseurs anglais. La paix d'Amiens mit pour un instant un terme à ces maux. Le Havre sembla renaître ; Bonaparte, alors consul, s'y

rendit : mais ces espérances furent encore trompées : le système continental s'établit ; et le Havre n'a commencé à refleurir que depuis la restauration.

M. de Valcourt alla se promener sur le port avec ses deux fils et Valentin ; il était dix heures du matin : une foule active bordait les quais ; on voyait circuler dans tous les sens une multitude de capitaines, d'armateurs et de soldats, de matelots de toutes les nations, des négocians, des courtiers, des douaniers ; partout s'offrait un tableau animé. Ici l'on entendait le cri monotone et cadencé des matelots, qui marque la mesure qu'ils doivent employer et les double par la simultanéité ; sur tous les points, les brouettiers étaient occupés à transporter des milliers de balles, de caisses et de futailles de toutes les dimensions ; au milieu des tentes et des douanes sur roulettes qui bordent le quai étaient étendues toutes les marchandises qu'on venait de débarquer et celles qu'on se préparait à charger pour exporter dans d'autres contrées.

C'est par les fleuves et les mers, qui semblent faits pour séparer à jamais les hommes isolés, que les nations communiquent avec le plus

de facilité. « Un fleuve, a dit ingénieusement Pascal, est un chemin qui marche. »

Vous pouvez, dit M. de Valcourt, prendre ici une idée du commerce extérieur de la France. Et il saisit cette occasion pour donner aux jeunes gens une idée du commerce en général. La nature, dit-il, a disséminé dans des climats différens une foule de productions que vous voyez ici rassemblées; elle a placé quelques médicamens puissans, tels que le *quinquina*, le *jalap*, dans l'Amérique méridionale; dans ces mêmes contrées croissent encore ces bois que leur dureté, leur beau poli, et d'autres propriétés font employer à l'ébénisterie et à la teinture; ces plantes qui produisent quelques alimens plus agréables qu'utiles, tels que le cacao, dont la fève broyée avec du sucre forme le chocolat, le café, le sucre, etc. Dans l'Inde, et les différentes îles d'Afrique, les Moluques, les Philippines, se trouvent les épiceries, le poivre, la canelle, la muscade, le girofle. L'Afrique produit des gommes, de l'or, etc. Au nord de l'Europe, la terre récèle dans son sein des mines de tous les métaux. Toutes ces richesses, isolées sous des latitudes différentes, sépa-

rées par des espaces immenses, des mers orageuses, des montagnes élevées, semblaient devoir être le partage exclusif des peuples que le ciel avait fait naître près d'elles; mais toutes ces barrières tombèrent devant le génie de l'homme; la navigation établit entre toutes les parties du globe des relations multiplées; et le peuple de chaque contrée le devint du monde entier. Vous avez vu dans l'histoire de la navigation comment ces rapports se sont établis successivement; ces communications mutuelles ont acquis aujourd'hui le plus haut degré d'extension; grâce à la perfection de la navigation, les espaces les plus longs sont parcourus avec une rapidité incroyable; on voit des bateaux à vapeur faire en vingt-quatre heures les cent vingt lieues qui séparent le Havre de Londres.

Toutes les mers sont sillonnées par des milliers de vaisseaux qui transportent d'un continent à l'autre ses productions naturelles et celles qui lui sont étrangères. L'univers ressemble à un marché immense dont les peuples sont tour à tour acheteurs et marchands. Examinons quel rôle joue la France dans ce concours général de tous les peuples.

La France importe, c'est-à-dire transporte d'un autre pays chez elle une quantité immense de productions étrangères, et exporte en retour une foule de productions de son sol et de son industrie; vous avez sous les yeux une grande partie de ces différens articles. Vous voyez ici du sucre brut ou *terré*, des ballots de café, de cacao de la Martinique, de Cayenne, des îles de Bourbon, Saint-Domingue, de l'Amérique méridionale; ces piles de bois de différentes couleurs viennent des mêmes contrées; les uns servent à la teinture, tels que le *Campêche*, *quercitron*, *Fernambouc*, *sental*, etc. D'autres doivent sous la main de l'ouvrier se transformer en meubles élégans, *l'acajou*, *l'ébène*, le bois de *rose*, de *grenadille*, de *Sainte-Lucie*, etc. Plus loin vous apercevez des drogues de teinture ou de médecine; la *cochenille*, espèce d'insecte dont on tire l'écarlate; la *laque*, produit d'un autre insecte; le *roucou* dont on extrait une belle couleur rouge; *l'indigo*, le *pastel*, le *curcuma*; parmi les drogues médicinales, le *quinquina*, les *gommes arabique*, *élémi*, *adragante*, le *cachou*, le *safran*, le *lichen* d'Islande, etc. Près de vous sont des monceaux de diverses substan-

ces métalliques, du cuivre de Suède et du Dannemarck, de l'étain et du plomb d'Angleterre; enfin la vaste étendue des quais est couverte d'une foule d'autres articles qu'il serait trop long de vous détailler; des vins d'*Espagne* et de la *Grèce*, de *Madère*, etc.; des liqueurs des îles, des citrons, oranges, figues du *Portugal* et de *l'Espagne*; du riz, tabac, poivre, girofle, des poissons salés des Pays-Bas; cire, plumes, écailles, ivoire, etc.; tel est le tableau abrégé des productions que la France reçoit des autres nations; une partie est chargée dans ses colonies qui sont la Guyane Française dans l'Amérique méridionale, l'île de la Martinique et de la Guadeloupe; le Sénégal, les îles de Bourbon et Chandernagor; le reste est tiré des autres puissances ou de leurs colonies. En retour de ces différens articles d'importation, la France envoie aux autres nations une grande quantité de productions, telles que graines, grains, farines, vins, bières, eaux-de-vie, des huiles, toutes sortes de métaux ouvrés, des verres, des cristaux, des tissus de lin, laine ou coton, des vêtemens, des livres et des caractères d'imprimerie, une foule d'objets de luxe, d'articles de mercerie, de tabletterie et de modes.

Après ce court aperçu sur le commerce colonial de la France, M. de Valcourt visita avec les jeunes gens les diverses parties du port. Les vaisseaux sont rangés dans trois beaux bassins fermés par des écluses ; le *vieux bassin*, ou bassin du roi, est entouré des bâtimens de l'arsenal aujourd'hui sans objet, depuis le départ pour Cherbourg des établissemens de la marine royale. Le bassin de la Barre, vaste réservoir d'une superficie de 59,540 mètres, où deux cents navires se trouvent à l'aise, fut mis à la disposition du commerce en 1820. On a pratiqué dans les deux massifs une écluse de chasse pour nettoyer le port et le dégager de la vase que le flux y dépose ; enfin le bassin du *commerce* peut contenir environ deux cents navires. On regrette que les travaux ne soient pas combinés de manière que l'avant-port reste toujours, comme les autres bassins, rempli d'eau. Entre ces trois bassins et leurs écluses d'une superficie de 345,392 mètres, et l'avant-port, il existe parallèlement à la Seine une retenue d'eau de 104,580 mètres, destinée à balayer les obstructions du port, et nommé *la Floride*.

Entre la Floride et l'avant-port, sous les an-

ciens murs de la citadelle, prospère un établissement que le Havre peut seul offrir : c'est un parc composé de deux bassins, où gisent sur une grève factice des milliers d'huîtres transplantées là vivantes des rochers de Cancale. Ainsi le consommateur, ou plutôt le véritable amateur de ce testacée, peut sans effort et sans crainte humer l'animal savoureux qui repose au milieu des ondes limpides et transparentes ; le *tourteau*, le *homard*, et la *langouste*, vivent encore dans ces bassins, environnés d'une jolie plantation, et dont les eaux se renouvellent à chaque zyzygie. Après avoir dîné dans le *parc aux huîtres*, les voyageurs achevèrent d'examiner le port; son entrée est resserrée d'un côté par une jetée d'une grande étendue, et de l'autre par un môle très élevé à l'extrémité duquel un phare à feu fixe, allumé la nuit, sert de point de reconnaissance aux bâtimens qui viennent de la haute mer et de guide aux caboteurs pour l'entrée du Havre et celle de la Seine.

Le port du Havre a sur les autres ports de l'Océan plusieurs grands avantages : les navires peuvent y entrer à tous les vents; et la mer y garde son plein pendant trois heures, tandis

qu'ailleurs elle diminue aussitôt qu'elle est parvenue à sa plus grande élévation.

Les fortifications, la salle de spectacle, la place d'armes, fixèrent successivement l'attention des voyageurs. Pour achever la journée ils se rendirent à Ingouville; ce bourg est pour ainsi dire un quartier du Havre; il est situé sur une colline d'où l'on jouit du plus beau point de vue. « Le ciel, les eaux, dit « *M. Morlent*, les ouvrages des hommes, les « riantes merveilles de la nature, tout fait effet « dans ce tableau; vous voyez sans changer de « place le pêcheur saisir la *plie* arrêtée dans « un guideau perfide, et l'épi tomber sous la « faulx du moissonneur; vous entendez le bruit « rapide d'un élégant tilbury, qui promène « deux gentlemen dont les estomacs britanni- « ques, lestés *confortablement*, ont besoin de « changer d'air, pour donner plus d'énergie « aux forces digestives; puis dans le lointain « l'explosion de l'arme du chasseur qui pour- « suit un rare gibier : vous distinguez à l'ho- « rizon sur une mer de cristal, la *voile* blanche « d'un navire comme une étoile perdue au mi- « lieu de la voûte azurée. » Ce vallon, dit M. de Valcourt en dirigeant sa lorgnette à l'ouest,

est celui de Sainte-Adresse ; cette sainte est de la façon des marins, qui l'ont substituée à saint Denis, *chef de Caux*, véritable patron de cette paroisse. Emporté par les courans, et près de se briser sur la Hève, un vaisseau allait périr ; les matelots, découragés, avaient abandonné la manœuvre ; le pilote, ayant quitté le gouvernail, imitait le reste de l'équipage, et recommandait son âme à saint Denis, dont par intervalle on apercevait le clocher. « Mes amis, dit le capitaine, qui dans cette circonstance avait conservé toute sa présence d'esprit, ce n'est point saint Denis qu'il faut invoquer, c'est *sainte Adresse*. Il n'y a qu'elle en ce moment qui puisse nous faire arriver au port. » Les matelots reprirent courage, le navire entra au Havre, et le mot *sainte Adresse* fit fortune. Ce vallon fut encore témoin d'une aventure arrivée dans l'enfance à Bernardin de Saint-Pierre. Voici comment la raconte M. Aimé-Martin.

« Un jour M. de Saint-Pierre, âgé de neuf ans, irrité de la menace d'une correction que lui voulait infliger son précepteur, prit à l'instant même le parti de dire adieu au monde,

et d'aller vivre en hermite au fond d'un bois. Il s'échappa de l'école, et sortit de la ville par des rues détournées. Heureux de sa liberté, sans inquiétude de l'avenir, ses yeux se portaient avec délices sur une multitude d'objets nouveaux qui lui semblaient autant de prodiges. La campagne était fraîche et riante; les champs, les bois, les collines se déroulaient devant lui; et il se voyait, avec admiration, seul, et libre au milieu de l'horizon. Il marcha environ une demi-heure dans un joli sentier, jusqu'à l'entrée d'un bouquet de bois d'où s'échappait un petit ruisseau. Le lieu lui parut désert; il le crut inaccessible aux hommes, et propre à remplir ses projets. Résolu de s'y faire hermite, il y passa toute la journée dans la plus douce oisiveté, s'amusant à ramasser des fleurs, et à entendre chanter les oiseaux. Cependant l'appétit se fit sentir au milieu du jour; il cueillit des mûres, dont il fit un repas délicieux. Le petit solitaire se préparait à passer la nuit sur l'herbe au pied d'un arbre, lorsqu'il aperçut la bonne *Marie Talbot* qui l'appelait à grands cris; son premier mouvement fut de fuir; mais la vue de cette pauvre fille, qui tant

de fois avait essuyé ses larmes, et qui en versait en le retrouvant, l'arrêta tout court : il s'avança vers elle et se mit à pleurer. »

Au delà du vallon de Sainte-Adresse, continua M. de Valcourt, toujours à l'ouest, vous apercevez un cap. C'est celui de la Hève; au rapport des anciens historiens du Havre, ce cap s'avançait beaucoup plus loin dans la mer; les vagues, en sapant le pied, qui est de nature calcaire, ébranlent les falaises. En 1785, le 2 février, une portion de terre faisant partie de cette côte s'écroula avec une explosion qui retentit jusque dans la ville.

Sur cette côte sont les phares. L'invention des phares, que l'on peut nommer la première boussole des navigateurs, remonte à la plus haute antiquité. Les anciens peuples de Phénicie, qui portèrent les bienfaits du commerce chez les nations encore barbares, commençaient leurs premiers établissemens maritimes par l'édification des phares qui servaient de guides à leurs vaisseaux, explorant les côtes étrangères. Tous les peuples navigateurs de l'antiquité les imitèrent, et plusieurs de ces phares sont rangés dans l'histoire au rang des mer-

veilles ; ceux de *Messine* et *d'Alexandrie*, le colosse de Rhodes, qui était également un phare, sont célèbres. Les nations modernes n'ont point abandonné ce système ; mais, par une application raisonnée, ils en ont encore augmenté l'utilité. Les restes de tours qui se trouvent sur le littoral de la mer en Normandie, en Bretagne, nous apprennent que les phares étaient connus dans le moyen âge de la monarchie française. A une époque déjà loin de nous, lorsque le port d'Harfleur était le rendez-vous des flottes espagnoles, cette ville avait fait élever un phare au lieu même où ont été bâtis ceux que nous voyons aujourd'hui. Cette tour, construite en 1364, dit une vieille chronique, était assise sur le Groing de Caux ; on y faisait du feu en tout temps, et on l'appelait la tour des Castillans. Il n'en restait aucun vestige lorsque les suppliques réitérées du commerce et de la marine déterminèrent le gouvernement de Louis XV à céder aux vœux de la chambre de Normandie. Les phares que vous apercevez furent commencés en 1774, et le feu y fut allumé pour la première fois le 1er novembre 1775. Ils furent d'abord éclairés avec de la houille ;

en 1778 on y substitua des lampes. Ils sont composés de deux tours quadrangulaires, éloignées l'une de l'autre de 62 mètres. Leur élévation au dessus du niveau de la mer est de 150 mètres; on arrive au balcon par un escalier de 102 marches; sur cette plate-forme on jouit, de tous les points de l'horizon, d'une vue immense; lorsque le ciel est pur on découvre, à dix-huit lieues sud-ouest, la pointe de Barfleur, dont les feux correspondent avec ceux d'Ailly et du Havre.

Le jour était sur son déclin lorsque les voyageurs quittèrent le côteau d'Ingouville pour rentrer au Havre. M. de Valcourt fit encore remarquer à ses fils la maison de Bernardin de Saint-Pierre. C'est ici, ajouta-t-il, qu'est né le chantre des *Harmonies de la nature*. Le Havre compte encore au nombre de ses citoyens plusieurs hommes célèbres. C'est dans ses murs qu'ont reçu le jour MM. Casimir Delavigne et Ancelot, aujourd'hui ornemens de notre scène française; le naturaliste Dicquemare; Madame de La Fayette, auteur de la *Princesse de Clèves* et de quelques autres romans estimés; enfin plusieurs marins dis-

tingués, tels que Morogues, Lesueur, Faure.

Le lendemain les voyageurs montèrent dans le bateau à vapeur qui fait la traversée du Havre à Honfleur.



PORT DE HONFLEUR.
Vu du Chantier des Constructions.

CHAPITRE XIII.

Bateaux à vapeur. — Vue de la mer. — Salure de la mer. — Honfleur. — Le vœu à Notre-Dame-de-Grâce. — Pointe de la Roque. — Aventure d'un hermite. — Côtes de la mer, falaises.

Aussitôt que la cloche du bateau à vapeur se fit entendre, les voyageurs s'empressèrent de s'y rendre. Jules et Charles franchirent l'échelle avec un plaisir indicible. Le bateau ne partait pas assez vite au gré de leur impatience ; enfin on démarre ; les roues se mettent en mouvement, et l'esquif prend le large. Déjà les oscillations du navire, le *roulis*, en terme de marine, commencent à se faire sentir, et quelques passagers en éprouvent l'effet. Jules ressentit un des premiers *le mal de mer ;* mais l'onde étant plus calme et le vaisseau moins agité, le malaise se dissipa peu à peu. Le bateau sur lequel nos voyageurs étaient montés était le *Triton*, qui fait, avec le bateau la *Duchesse de Berry*, le service du Havre à

Honfleur. Le bénéfice de leur exploitation se partage entre les hospices de Honfleur et du Havre.

Ces machines ingénieuses d'invention française, perfectionnées aux États-Unis, se sont multipliées chez toutes les nations avec une rapidité prodigieuse. Bornés d'abord à la navigation des fleuves, et à de très courts trajets maritimes, on a osé les appliquer aux voyages de long cours; et, en ce moment, un de ces navires, parti des rives de la Tamise, vogue vers la mer des Indes. L'invention des bateaux à vapeur fera époque dans l'histoire de la navigation moderne; elle offre la combinaison heureuse de deux forces motrices: les rames et les voiles, qu'on avait cru jusqu'alors impossible d'adapter à nos vaisseaux. Le mécanisme de ces bateaux est aussi simple qu'ingénieux. La vapeur, dont on connaît la puissance, et dont l'application dans les grands établissemens industriels est aujourd'hui si répandue, la vapeur est la force motrice de la machine; elle fait mouvoir deux roues placées aux deux côtés du vaisseau, à la circonférence desquelles des espèces d'ailes font l'office d'avirons.

Le premier bâtiment de cette espèce a commencé à naviguer en 1818.

Debout à l'arrière, Charles promenait avec plaisir ses regards sur les eaux qui s'étendaient autour de lui; il aimait à suivre les ondulations des flots, si bien décrites par Bernardin de Saint-Pierre.

« Lorsque par un air bien calme, dit-il, la surface de la mer, unie comme un miroir, est semblable à l'huile, comme le disent les marins, j'ai observé qu'il y avait toujours une houle, ou mouvement onduleux, qui provient ou de l'agitation précédente de ses flots, ou plutôt de ses courans. En effet, cette houle est toujours la même après plusieurs jours de calme. Lorsqu'un vent léger commence à se faire sentir, vous voyez alors des rides sillonner la mer, dans un des bords de l'horizon, et en parcourir çà et là toute la surface dans très peu de momens. Il m'a paru, par ces traces que ces vents passagers imprimaient sur la mer, qu'ils en traversaient un horizon nautique, c'est-à-dire 4 à 5 lieues, en moins d'une minute. Lorsque ces vents ont de la tenue, et que leur force augmente par un courant d'air plus considérable, alors les

rides qu'ils tracent çà et là sur la mer se succèdent immédiatement et se changent en sillons réguliers semblables à ceux d'une terre labourée ; le vent vient-il à augmenter, les vagues deviennent plus espacées, plus creuses ; leurs sommets, moins épais que leur base, étant poussée plus vite en avant, se roulent sur eux-mêmes, et se précipitent en écume. Les marins disent alors que la mer *moutonne*, parce que ses écumes blanches éparses sur ses flots ressemblent de loin à des moutons qui paissent sur cette grande plaine azurée. Le vent vient-il à se renforcer, plusieurs de ces lames se joignent, leurs intervalles sont plus grands, et leurs cavités plus profondes. Elles se brisent sur le rivage en formant de grandes volutes écumeuses dont le dos mêlé d'air est couleur d'émeraude..... Lorsque l'air est couvert de nuages bas et redoublés par un vent humide de nord-ouest qui pèse sur la mer, alors les vagues creusées et mugissantes heurtent la poupe des vaisseaux à la cape, s'y brisent en gerbes d'écume qui s'élèvent jusqu'à leurs huniers, et passent jusque sur leur arrière ; alors c'est une tempête..... Cependant tous ces effets du vent et de la mer, calculés

par des physiciens qui ne donnent que sept à huit pieds à la hauteur des vagues, et douze lieues par heure à la rapidité du vent, mais très bien rendues par notre peintre Vernet, ne sont pas comparables aux ouragans des mers des Indes. Plus elles sont étendues, plus leurs vagues sont élevées; et, plus elles ont été tranquilles, plus leurs révolutions sont terribles. Elles sont les images des sociétés humaines, où chaque individu est comme une goutte d'eau qui cherche à se mettre au niveau. Ces tempêtes, appelées aux Indes *ouragans*, et *tiphons* à la Chine, arrivent tous les ans vers les solstices, tandis qu'elles n'ont lieu dans notre zone tempérée que vers les équinoxes. »

Pendant que Charles était absorbé dans la contemplation du spectacle qui se présentait à ses regards, Jules venait de faire une expérience : voulant juger par lui-même du goût des eaux de la mer, il en avait puisé dans un vase, et venait d'en mettre une gorgée dans sa bouche; la saveur âcre et nauséabonde de cette eau la lui fit rejeter aussitôt.

La salure de la mer est un phénomène qui a beaucoup occupé les naturalistes ; les uns

ont prétendu qu'elle avait été créée toute salée, d'autres que le sel se formait journellement, et cette opinion est la plus probable.

L'eau de la mer est non seulement salée, mais elle a encore une saveur âcre et nauséabonde, qui provient d'une huile grasse animale, et quelquefois du pétrole des volcans voisins de la mer.

Les analyses de l'eau de mer, faites par Lavoisier, Bergman, Voghel, Bouillon Lagrange, John Murray, prouvent que ce liquide contient les sels suivans : soude muriatée, soude sulfatée, chaux sulfatée et carbonatée, et magnésie sulfatée. Mais la soude muriatée du sel marin se trouve toujours en proportion plus forte.

Comme il est de la plus grande importance pour les marins, surtout dans les voyages de long cours, de pouvoir rendre l'eau de la mer potable, on a cherché depuis long-temps les moyens d'arriver à ce but : Haller est un de ceux dont les procédés ont paru les meilleurs. Ce procédé consiste à laisser putréfier l'eau et à la distiller ensuite par les moyens ordinaires. Apleby, chimiste anglais, en indiqua un autre procédé ; mais le procédé qui a le mieux réussi

est celui du médecin Poissonnier, qui consiste à ajouter de la soude à l'eau qu'on distille dans la proportion de six onces par barrique. Le célèbre navigateur Bougainville fit usage de ce moyen dans son voyage autour du monde, et déclara formellement qu'il lui devait le salut de son équipage.

Honfleur, où nous entrons, dit M. de Valcourt, est une des plus anciennes villes maritimes de la Normandie. Si l'on en croit les traditions populaires, elle devrait sa fondation à quelques pirates, qui auraient choisi ces parages pour dépouiller ou rançonner les navigateurs qui descendaient la Seine. Tombée au pouvoir des Anglais, Honfleur fut reprise en 1450 par Charles VII; elle tomba, en 1562, au pouvoir des calvinistes, et fut reprise l'année suivante par le duc d'Aumale. Elle méconnut long-temps l'autorité de Henri IV, parce que le duc de Villars, qui tenait le Havre pour la ligue, avait soin de pourvoir aux approvisionnemens de toute espèce, qui mettaient Honfleur en état de faire une longue résistance.

Son commerce avait autrefois une grande étendue; il enrichissait une population de 17,000 âmes, réduite aujourd'hui à 8000. Son

port était, ainsi que celui d'Harfleur, le rendez-vous des vaisseaux espagnols et portugais. La pêche de la morue au banc de Terre-Neuve occupait un grand nombre de ses navires et de ses marins. C'est d'Honfleur que partit *Binot-Paulmier*, qui, en 1503, fut jeté sur la côte de Madagascar, qu'il prit pour celle des terres australes. *Lelièvre*, qui commença à établir en 1517 les relations commerciales avec Java, Achem et Sumatra, était né à Honfleur; *Pierre Berthelot*, pilote de Honfleur, rendit les Indes témoins de sa bravoure et de son habileté; il se fit carme déchaussé, continua d'exercer sa profession, et souffrit le martyre en 1629, dans la ville d'Achem. Honfleur est encore la patrie du contre-amiral *Motard*, du capitaine de vaisseau *Morel Beaulieu* et de M. le contre-amiral *Hamelin*, qui a commmandé pendant quelque temps la flotte devant Cadix, à l'époque de la dernière guerre d'Espagne.

En 1805, chargé de conduire différentes divisions de bâtimens du Havre à Boulogne, M. Hamelin, alors capitaine, s'acquitta de cette commission de la manière la plus distinguée.

L'avant-port de Honfleur est assez spacieux.

Il y peut entrer des navires tirant jusqu'à seize pieds d'eau, mais l'entrée du port est difficile et même dangereuse, à cause de la mobilité des bancs qui l'obstruent. C'est une des principales causes du peu de commerce de ce port. Cependant, quelques bateaux pêcheurs, appelés *besquines* et *picoteux*, dans la saison, rapportent du nord de l'Angleterre des cargaisons de maquereaux qu'on peut évaluer, année commune, à 150,000 fr. Quoique ce port soit ouvert aux denrées coloniales, les navires qui les apportent à Honfleur sont en si petit nombre, qu'ils ne peuvent donner lieu aux grandes spéculations commerciales qui font du Havre une des villes les plus importantes du royaume.

Lorsque les voyageurs débarquèrent, ils furent témoins d'un spectacle nouveau pour eux. Au milieu d'une foule nombreuse, ils virent flotter une bannière sur laquelle était figurée l'image de la sainte Vierge; le clergé en aube et en surplis la suivait en faisant retentir l'air de chants religieux, et derrière lui immédiatement marchaient, pieds nus, une vingtaine de marins sortis d'un vaisseau qui venait d'entrer dans le port; un mouvement

de curiosité porta les voyageurs à se mêler dans la foule, et à suivre cette procession. Elle se dirigea à l'ouest de la ville; et bientôt on aperçut, au sommet d'une côte escarpée, une chapelle environnée d'arbres qui forment autour d'elle une espèce de bois sacré... Un des curieux apprit à M. de Valcourt que cette chapelle était celle de *Notre-Dame-de-Grâce;* la procession avait pour but d'acquitter un vœu qu'avait formé, au milieu d'une tempête, l'équipage dont les gens escortaient la bannière de la sainte. A la vuė du terme de leur pèlerinage, la ferveur et l'enthousiasme des marins redouble avec leurs chants: ils gravissent les sentiers rocailleux qui conduisent au sommet de la côte; les portes de la chapelle sont ouvertes; on s'y précipite; et tout le monde se prosterne. Un silence de recueillement succède aux chants bruyans; le chef de l'équipage se relève, s'avance vers l'autel, y dépose le simulacre d'un vaisseau qui doit augmenter le nombre des *ex voto* suspendus à la voute... On revient vers la ville; le tableau change: à peine les matelots ont-ils perdu de vue la chapelle, que les premiers penchans reparaissent avec d'autant plus de force qu'ils

ont été plus comprimés. Soudain ils se répandent dans tous les lieux où le plaisir se présente sous les formes les plus brutales; soudain les juremens succèdent aux cantiques, les bravades irréligieuses aux actes de la religion ; et celui qui tout à l'heure s'abaissait avec tant de componction pour s'acquitter du prix qu'il avait mis à son existence, semble maintenant chercher dans les blasphêmes l'énergie factice que le premier orage va confondre de nouveau.

Jules et Charles avaient aperçu, avant d'entrer dans le port, la pointe de *la Roque*, promontoire majestueux qui s'avance au milieu des flots, à la gauche de Honfleur; ils sommèrent M. de Valcourt de remplir la promesse qu'il leur avait faite de la visiter ensemble ; leur père se rendit à leurs désirs.

La pointe de la Roque forme une montagne longue et étroite qui se dirige en pointe du marais *Vernier* vers la Seine. Du côté du fleuve, la coupe en est escarpée, et présente des pics isolés que la dureté de leurs assises a préservés de la chute dans les écroulemens annuels. Depuis le haut de la montagne jusqu'à la base, on n'aperçoit qu'un amas de

roches, de sables arides et de blocs saillans ; en quelques endroits, de profondes crevasses sillonnent les rochers ; en d'autres, ils sont couverts d'ifs, de hêtres, de merisiers et d'autres arbrisseaux. Le pavot cornu, la christe marine ou le fenouil marin, et quelques autres plantes croissent seules sur ce roc stérile ; les pierres y renferment une quantité de fossiles de toutes espèces, des vis, des buccins, des oursins, des dentrites, etc. Sur le plateau le plus élevé de ce promontoire, la tradition raconte qu'il exista jadis un hermitage dont le temps a fait disparaître les vestiges. En voici l'origine et l'histoire :

Dans l'abbaye de Pontalle, à quelques distance de la pointe de la Roque, vivait, il y a plusieurs siècles, un abbé nommé Geremer, dont les mœurs étaient aussi austères que celles de ses moines étaient relachées et corrompues. Le saint homme chercha par ses paroles et son exemple à rappeler à la vertu ses frères égarés. Il croyait y être enfin parvenu, et s'applaudissait de les avoir ramené dans la voie du salut ; mais il n'avait fait que des hypocrites ; les scélérats guettèrent, pendant une nuit, le saint abbé, et cherchèrent à l'étouffer. Un mi-

racle arracha des mains de ces forcenés Geremer qui s'enfuit. Navré de douleur, il se retira sur la pointe de la Roque, où il se construisit un ermitage, qui retentit pendant quelque temps de la prière du vieux cénobite, et du murmure de la Seine.

La haine est comme l'envie, elle ne meurt pas ; les moines, furieux d'avoir perdu leur proie, ne tardèrent pas à découvrir la solitude du bon ermite; quelques uns se couvrent du masque de la pénitence et viennent trouver Geremer, qui leur pardonne généreusement. Chaque jour de nouvelles députations partaient du monastère, et venaient prier le saint abbé de les bénir. Touché d'un repentir qui lui paraissait aussi sincère, un jour Geremer laissa entrevoir à ces bons frères qu'il n'avait pas renoncé à l'idée de rentrer au couvent..... Le lendemain l'ermite avait disparu, les moines répandirent dans la contrée la nouvelle de son ascension ; ils l'avaient vu monter au ciel au milieu d'une auréole de gloire... Le peuple le crut... mais un jour des pêcheurs qui avaient jeté leurs filets sous la pointe de la Roque, retirèrent un froc..... quelques dépouilles humaines, et les restes d'une barbe grise.

Du sommet de ce promontoire, l'œil s'étend au loin à une distance immense. M. de Valcourt faisait remarquer à ses enfans les falaises élevées qui bordent la mer, leurs couches alternatives de marne blanche, et de cailloux noirs posées par assises horizontales comme un monument; ces digues, que rongent incessamment les flots de la mer, paraissent être l'ouvrage de l'Océan, car elles sont remplies de coquillages marins; mais, ce qu'il y a de fort singulier, c'est qu'on y trouve les plus grandes coquilles des Indes, telles que la thuilée ou le benitier. L'Océan indien, dit Bernardin de Saint-Pierre, les a formées dans son sein, et l'Atlantique les détruit aujourd'hui. Il est prouvé par les observations les plus exactes, qu'il en range une toise tous les ans. Les falaises ne sont pas toutes comme sur les côtes de Normandie, composées de silex et de craie. Il y en a de toutes sortes de minéraux; les unes sont de pierre de taille, comme les collines de Malte, d'autres sont des laves comme celles de l'île de l'Ascension. Celles-ci avancent leurs plateaux poreux au dessus de la mer, qui, les frappant en dessous par ses houles, fait jaillir à travers leurs trous, une multitude de ger-

bes et de jets d'eau. Les rives des Orcades, que battent sans cesse les flots et les côtes de Norwège, sont palissadées par de grandes colonnes de pierre, dans un espace de trois cents lieues, pareil à la crête des rochers qui semblent défendre les côtes du Brésil contre l'envahissement des flots de l'océan Calédonien. Ces îles, placées aux confluens et dans les remous du courant général de l'Atlantique, sont pour la plupart formées de longs rochers pyramidaux coupés en précipices. C'est là que l'œil du navigateur étonné contemple ces grottes ruineuses de Fingal formées d'immenses colonnes basaltiques, au fond desquelles viennent se briser en mugissant les flots d'une mer souvent soulevée par la tempête.



Couché Fils, Del et Sculp.

PORT DE CAEN,
Vu de la prairie.

CHAPITRE XIV.

Dives. — Guillaume-le-Conquérant. — Calvados. — Caen. — Malherbe. — Trait de courage et de présence d'esprit de Cabieux. — Bayeux. — Isigny. — Département de la Manche. — Barfleur. — Catastrophe terrible.

Revenus à Honfleur, nos voyageurs en repartirent le jour même pour Caen; ils ne s'arrêtèrent pas à *Dives*, petite ville de 5000 âmes, située près de la mer, dont le commerce peu considérable consiste dans l'exportation du sel. Ce fut cependant à Dives que se réunit la flotte de Guillaume, lorsqu'il partit pour la conquête de l'Angleterre.

« Caen, situé au confluent de l'orne et de « l'*Oudon*, était jadis le chef lieu de la basse « Normandie; elle est aujourd'hui celui du « Calvados, et possède une cour royale, une « préfecture, un collége royal, un hôtel-« dieu, un musée de tableaux, une salle de « spectacle, un jardin des plantes. On y fabri-

« que des futaines, de la bonneterie, des « chapeaux de feutre et de paille, etc.; il s'y « tient une foire qui dure quinze jours, et est « une des plus considérables de France. » Tel était la note que Jules lisait sur ses tablettes, lorsque la diligence entra dans la ville de Caen. Vous pouvez ajouter sur votre album, reprit un des voyageurs, qui avait écouté attentivement le jeune homme, que Caen est bien bâti, coupé par de belles rues, et décoré par de vastes places, parmi lesquelles se remarque la place royale. Si même vous étendez vos observations à notre département, vous pourrez ajouter encore qu'il est un des plus riches et des plus populeux de la France, qu'une industrie étendue et active y exploite un sol fertile; vous n'oublierez pas surtout cette belle vallée d'Auge, dont les gras pâturages nourrissent un aussi grand nombre de bestiaux de toute espèce..... Si, passant de la description topographique à l'histoire de Caen, vous cherchez à rassembler quelques uns des souvenirs qui s'y rattachent, vous pourrez rappeler que cette ville fut long-temps le séjour des ducs de Normandie, qui l'ont enrichie de divers édifices qui subsistent encore, tels que l'abbaye

aux Hommes, l'abbaye aux Dames, l'église Saint-Pierre d'une belle architecture, et le tombeau de Guillaume-le-Conquérant, son château si grand et *plantureux*, suivant l'expression de l'historien Froissard. L'honneur national vous fera surtout un devoir d'inscrire les noms de Malherbe, par qui

La langue réparée
N'offrit plus rien de rude à l'oreille épurée;

Segrais, qui sut *chanter les vergers et les bois*, Bochart et le savant évêque d'Avranches, Huet, l'homme le plus érudit de son siècle. »

Jules remercia le voyageur des renseignemens qu'il venait de lui fournir; et, après s'être arrêté un instant à l'hôtel, il sortit avec son père et son frère pour visiter le port. En 1791, de grands travaux furent exécutés pour l'agrandir. Le lit de l'Orne fut redressé, et un nouveau canal lui fut creusé depuis Caen jusqu'à la mer; mais cette vaste entreprise n'a pas produit le résultat qu'on avait attendu, et la vase, charriée par l'Orne, qui traverse le port, empêchera toujours ce dernier d'être commode.

Les rives de l'Orne, dit M. de Valcourt, me rappellent un trait de présence d'esprit et de courage dont elles furent témoins. Le 12 juillet 1762, une escadre anglaise vint mouiller dans la rivière de l'Orne. Son projet était de détruire quinze vaisseaux chargés de bois de construction destinés pour Brest. Deux coups de canon tirés par les Anglais jetèrent l'alarme dans les environs; la côte était dégarnie. Michel Cabieux, sergent de milice, était seul avec un tambour dans un des corps-de-garde qui bordent le rivage. Loin de s'effrayer, il se porte en avant avec le tambour, qui bientôt l'abandonne. Cabieux se dirige vers un endroit d'où l'on ne peut l'apercevoir; il découvre bientôt la troupe anglaise; crie hardiment: *Qui vive?* et tire son coup de fusil; il gagne ainsi plusieurs postes le long de la côte, et parvient à intimider l'escadre à la faveur de la nuit et d'un brouillard fort épais; arrivé à la hauteur d'un canal et d'un petit pont, il prend le ton d'un commandant: *Silence!* s'écrie-t-il; *c'est à tout le bataillon que je parle.* Il ordonne alors à ses troupes de faire un feu de file. Les Anglais se jettent ventre à terre. Alors il emploie un autre stratagème: il

ordonne à son aide-major de prendre cent hommes, de tourner le village, sur la gauche, et d'attaquer l'ennemi en queue, tandis qu'il le chargerait en tête; cette feinte réussit. Les Anglais interdits se déterminèrent à la retraite; mais elle ne fut pas assez prompte au gré de Cabieux; il prit la caisse que le tambour lui avait laissée, battit la marche; et, frappant à coups redoublés sur un pont de bois, il imita, par un mouvement rapide et cadencé, celui d'une troupe nombreuse qui se serait précipitée sur son passage. Les Anglais accélérèrent leur retraite. Dès que le jour parut, Cabieux alla reconnaître le terrain; il rencontra un officier anglais blessé, l'emporta chez lui, et parvint à conserver la vie à son prisonnier. Cette action valut au brave Cabieux le titre de général, que lui donnèrent ses compatriotes, mais que ne confirma point le gouvernement auquel il venait de rendre un si grand service.

Nos voyageurs ne restèrent qu'un jour à Caen. Jules et Charles étaient impatiens d'arriver à Cherbourg. Jusque-là ils n'avaient encore vu que des ports marchands. M. de Valcourt leur promettait de leur faire exami-

ner et de leur décrire un vaisseau de guerre à Cherbourg. Ils ne s'arrêtèrent à *Bayeux* que pour visiter la cathédrale, dont le clocher en couronne est un ouvrage magnifique. Cette ville, située sur la rivière d'Aure, est très ancienne, et pour ainsi dire formée d'une seule rue, qui la traverse dans son entier. Près de Bayeux est l'église de Notre-Dame-de-Délivrance, célèbre par les nombreux pélerins qui s'y rendaient autrefois. Nos voyageurs s'arrêtèrent encore à *Isigny*, gros bourg avec un petit port sur l'*Esque*, près de son confluent avec la Vire. Son cidre et son beurre ont une grande réputation. On y exporte annuellement plus de dix mille pots de cette dernière denrée. Jules voulait visiter les *salines* qui environnent le bourg; mais M. de Valcourt lui promit de lui faire voir celles de l'Avranchin, beaucoup plus considérables. Je regrette cependant, ajouta-t-il, que le temps ne nous permette pas de nous rendre jusqu'à la côte, afin d'y voir cette bande de rochers qui la garnit depuis l'embouchure de l'Orne jusqu'à Isigny, et sur lesquels se brisa le vaisseau espagnol le *Calvados*, duquel le département a tiré son nom.

En sortant d'Isigny pour aller à *Carentan*,

on sort du département du Calvados pour entrer dans celui de la *Manche*. Ce département forme une langue de terre environnée de trois côtés par la mer, au milieu de laquelle il s'avance comme un large promontoire, ou comme un débris de la terre, qui, suivant quelques géologues, joignait l'Angleterre au continent; il contient une grande variété de substances minérales, du fer, du plomb, de la houille et de l'alumine; on y trouve des carrières de granit, de marbre, de kaolin, des ardoisières et des tourbières; au milieu de pâturages vastes et abondans croissent des milliers de bestiaux, de chevaux et de bœufs renommés, des vaches dont le lait, transformé en beurre, fait une des principales richesses du pays. Les pommiers, qui fournissent un cidre excellent, du lin, du chanvre, dont se fabriquent des toiles de toute espèce, font un objet de culture très important.

Nos voyageurs passèrent successivement *Carentan*, petite ville à trois lieues de la mer, mais située, comme Isigny, au milieu de marais qui communiquent à l'air des qualités insalubres; et *Valognes*, fort jolie ville située sur le *Merderet*, et près de laquelle on a trouvé les

restes d'un théâtre romain. Ils laissèrent à leur droite la pointe de *Barfleur*, à l'extrémité du cap de La Hogue, où l'on a placé un phare: de ce cap, on aperçoit un écueil célèbre par l'évènement tragique qu'il occasiona.

Henri I[er], troisième et dernier fils de Guillaume-le-Conquérant, était abordé à Barfleur, le 11 mars 1606, pour dépouiller Robert son frère du duché de Normandie dont il était le souverain légitime, et en usurper la souveraineté, après être parvenu à mettre sur sa tête la couronne d'Angleterre. Cette injuste entreprise fut couronnée du succès; mais, au milieu de son triomphe, une affreuse catastrophe vint troubler le cours de ses prospérités. Le roi reprenait la route d'Angleterre avec sa fille et un brillant cortége de grands seigneurs et de prélats; il fit heureusement la traversée, et ne douta pas que le bâtiment qui portait sa fille, sa bru, et tant d'augustes personnages, n'arrivât promptement au port. Le vaisseau qu'ils montaient avait quitté Barfleur, favorisé par un vent propice. La joie était au comble. Sa blanche nef était conduite par le fils de cet Étienne Airard qui avait servi de pilote au conquérant. Tout présageait une heu-

reuse et prompte traversée; une jeunesse brillante et inconsidérée ne songeait qu'aux fêtes qui l'attendaient. Malheureusement le vin fut prodigué à l'équipage. Le vaisseau, abandonné pour ainsi dire à lui-même, alla toucher un écueil très redoutable. En un moment, on passa de la gaieté la plus vive à la douleur et au désespoir. Plus de vingt jeunes femmes qui étaient à bord jetaient des cris affreux. Cependant une large voie d'eau avait été faite au navire; sa cale s'emplit, et l'esquif s'engloutit. Notron, comte du Perche, parvint à se sauver. Adelin, le seul fils de Henri, dont la naissance fût légitime, et qu'il venait de faire reconnaître duc de Normandie, avait heureusement gagné la terre; mais ce prince, sensible et bon, ne put résister aux cris de la comtesse du Perche sa sœur, qui se débattait au milieu des flots; il revient sur un esquif pour la recueillir : à peine y est-elle montée, que plusieurs naufragés s'y précipitent en même temps, et font chavirer le frêle bateau. Tout périt : les princesses, les grands seigneurs, un neveu de l'empereur d'Allemagne, deux fils de Henri, les chapelains du roi, cent cinquante

soldats, cinquante matelots et trois pilotes. « Quels durent être, ajoute un historien, les remords de l'ambitieux Henri, en apprenant cette terrible nouvelle! »



PORT DE CHERBOURG.

Vu du Port-neuf.

CHAPITRE XV.

Cherbourg. — Travaux de ce port. — Digue. — Bassin creusé dans le roc. — La Hogue. — Combat de La Hogue. — Intrépidité de Tourville. — Description du combat et de ses suites, par Esménard.

Avant de vous faire voir en détail le port et les établissemens qui l'environnent, je veux vous faire connaître par quels dégrés il parvint successivement au point où vous le voyez aujourd'hui. Cherbourg fut pillé en 1668 ; il ne formait alors qu'un bourg de peu d'importance. Mathilde, comtesse d'Anjou, lui donna de l'accroissement ; elle était déjà une ville assez importante sous Charles VII, et fut une des dernières qui resta entre les mains des Anglais. En 1758, elle fut attaquée par une flotte anglaise qui ravagea le port et les magasins.

Vers la fin du dix-septième siècle, les revers que la marine française essuya dans les différens combats qu'elle eut à soutenir dans

la Manche, firent sentir vivement les besoins d'un port qui offrît à nos escadres une retraite sûre contre les vents et un abri contre l'insulte de l'ennemi.

Dès cette époque, Louis XIV confia au maréchal de Vauban le soin de reconnaître les côtes, et de présenter ses vues sur la situation qu'il jugerait la plus favorable à cette entreprise.

L'inspection de cet homme célèbre fit connaître que la rade de Cherbourg offrait les moyens de défense, d'attaque et de protection capables d'exercer une très grande influence sur le sort de nos forces navales et de nos relations commerciales avec les puissances du Nord. Il désigna un emplacement connu sous le nom de *Pré du Roi,* pour y creuser des bassins, et nomma Cherbourg l'auberge de *la Manche,* dénomination qui semble caractériser l'utilité qu'il attribuait à cette position.

Le gouvernement fut long-temps dans l'impuissance de s'occuper de l'exécution d'une entreprise aussi importante. Il se contenta d'ordonner, en 1738, la construction d'un port marchand à Cherbourg, pour assurer une relâche aux convois; et il remit à des

temps plus heureux l'exécution d'un établissement militaire. Mais, en 1777, la nécessité de défendre à main armée notre alliance avec les Anglo-Américains, combattant pour leur indépendance, fit sentir plus que jamais le grand inconvénient d'être privé d'un port de retraite sur cette partie des côtes, où nos bâtimens, dépourvus de toute espèce de protection et d'asile, étaient livrés journellement à l'inquisition la plus outrageante.

Cherbourg parut réunir toutes les qualités désirées.

En effet, la rade de Cherbourg, située au milieu de la Manche, commande tous les points du canal : c'est le point le plus avancé vers les côtes d'Angleterre, et qui offre le plus de facilité, soit pour surveiller les mouvemens de ses forces navales, soit pour inquiéter les convois qui sortent de son port, ou qui doivent y rentrer; soit enfin pour rassembler tous les détails d'une grande expédition maritime.

Cette rade est d'une excellente tenue; elle est également favorable à l'arrivée et au départ des vaisseaux. Elle comprend un mouillage d'une vaste étendue; elle est enfin protégée par le feu de batteries multipliées qui

couvrent son enceinte. Mais il fallait encore garantir la rade des efforts de la mer et des vents du large, et en interdire l'accès aux brûlots qu'une escadre ennemie pourrait y lancer.

Pour arriver à ce but, on forma le projet de fermer la partie de la rade comprise entre la pointe du *Hommet* et l'île *Pelée*, par une digue appuyée sur ces deux points, et qui laisserait un passage aux vaisseaux, vers le milieu de son étendue. Plusieurs moyens furent proposés pour former cette digue et successivement rejetés ; enfin on s'arrêta au projet de M. Cessart, alors ingénieur en chef à Rouen. Il consistait à couvrir la rade par des caisses coniques tronquées, de cent quarante pieds de diamètre à la base, soixante pieds au sommet, sur soixante pieds de hauteur verticale.

Quatre-vingt dix caisses de cette forme, tangentes par leur base, devaient être remplies en pierre sèche et ensuite en maçonnerie de Beton, sur la hauteur comprise depuis le niveau des plus basses mers d'équinoxe jusqu'à leur sommet, et liées entre elles par une chaîne de fer, et former ainsi toute l'étendue com

prise entre Quesqueville et l'île Pelée; laissant à leurs extrémités deux passes, l'une à l'est de 4 à 500 toises d'ouverture, et l'autre à l'ouest de 1000 à 1200 toises d'étendue.

Ce projet parut d'abord aux yeux du gouvernement réunir tous les avantages de la solidité et de la facilité d'exécution. Le succès couronna l'essai qu'on fit au Havre, le 8 novembre 1782, d'une de ces caisses. Mais il n'en fut pas de même lorsqu'on voulut mettre le projet entièrement à exécution : les opérations furent contrariées par des tempêtes. On modifia le premier plan; et les caisses, qui devaient se toucher à la base, furent successivement éloignées de 30, puis de 200 et 286 toises. Ces caisses, étant ainsi isolées et imparfaitement remplies, éprouvèrent des accidens multipliés qui firent bientôt abandonner ce système de construction. Toutes les caisses que la mer avait épargnées furent récépées jusqu'au niveau des basses marées. On en revint au système des digues à pierres perdues, qu'on avait abandonné d'abord. On apporta une telle activité au versement des pierres, qu'à la fin de 1790 le volume en était évalué à 360,000 toises cubes. Mais cette

masse sans liaison commençait à éprouver quelques altérations par le mouvement des flots et des vents; pour l'assurer, on la couvrit de blocs qui, par leur poids, achevèrent de consolider la digue. En même temps qu'on donnait la dernière main à ces travaux, une commission était nommée par l'assemblée législative, le 1er août 1792, afin de proposer tous les moyens de perfection, et les constructions nouvelles qui seraient jugées utiles au complément de cet établissement, sous les rapports militaires et commerciaux. En conséquence de ces dispositions, l'état de la rade fut constaté avec l'exactitude la plus scrupuleuse; les emplacemens furent désignés pour des établissemens plus vastes et plus appropriés à la destination et à l'importance que la nouvelle rade devait recevoir.

Tel fut l'état de la rade de Cherbourg jusqu'au moment où le gouvernement impérial dirigea son attention vers ce point. La rade fut fortifiée; le port qui existe aujourd'hui fut creusé dans le roc à 50 pieds de profondeur; le 27 août 1812, à neuf heures sept minutes du soir, la barrière qui retenait les eaux de l'Océan fut enlevée; et l'eau se précipita avec

fracas dans le nouveau port, au milieu des salves d'artillerie et des acclamations d'une multitude immense. Marie Louise assistait à cette solemnité où l'on avait tout réuni pour lui donner un caractère imposant; plusieurs jours se passèrent au milieu des divertissemens et des fêtes de toute espèce.

Aujourd'hui Cherbourg est une des premières villes maritimes de la France; elle a un hôpital, un arsenal de marine, de beaux magasins, des casernes, et tous les établissemens qui constituent un port militaire. Sa rade fermée, qui peut contenir 500 navires, est défendue par les forts de Quesqueville, du Hommet, du Galet et de l'île Pelée. La ville, quoique très populeuse, n'offre cependant aux regards rien d'agréable: elle est en général mal bâtie, et ses rues sont pavées d'un granit qui les rend d'un accès difficile pour les voitures. Elle est dominée par des rochers très élevés du sommet desquels on jouit d'une vue très étendue; de là on aperçoit le port de La Hogue, célèbre dans nos fastes maritimes, par l'échec terrible qui ruina notre marine en 1692.

Quoique forcé de soutenir une guerre désespérée contre toute l'Europe, le roi de France

n'avait pas encore désespéré de replacer Jacques sur le trône : un débarquement de vingt mille hommes devait être protégé par une flotte de 65 voiles. Jacques II avait ou croyait avoir, sur la flotte anglaise, des intelligences qui lui conseillaient de la faire attaquer avant sa jonction avec les Hollandais. Ce fut le motif qui fit sortir en toute hâte Tourville de Brest, avec l'ordre mal conçu d'aborder l'ennemi quelle que fût sa force. Aussitôt que le roi eut avis que la flotte anglaise montait au double de celle de Tourville, on lui dépêcha jusqu'à dix corvettes pour contremander les premiers ordres; mais déjà les flottes étaient en présence ; et Tourville, avec quarante-quatre vaisseaux, attaqua lord Russel, qui en commandait quatre-vingts. Le premier, il lâcha sa bordée à l'amiral anglais; et l'action, commencée ainsi à dix heures du matin, ne cessa entièrement qu'à dix heures du soir. Malgré la longueur de l'engagement et une supériorité qui permit aux anglais de doubler notre ligne, aucun vaisseau français n'amena, aucun ne fut entièrement désemparé; plusieurs avaient eu cependant à lutter contre trois ou quatre bâtimens à la fois ; mais la retraite dé-

cela l'avantage réel qu'avaient obtenu les Anglais ; nos vaisseaux, inégalement maltraités, ne purent faire route de concert, et se dispersèrent en divers ports de la Normandie et de la Bretagne; ceux qui accompagnaient Tourville, pressés par l'ennemi, auquel la lenteur de leur marche ne leur permit pas de se dérober, se virent contraints de relâcher dans les ports sans défense de la Hogue et de Cherbourg, où les Anglais les brulèrent au nombre de treize, à la vue du camp des Irlandais et sous les yeux même de Jacques II.

Esménard a consacré à la description de ce funeste combat plusieurs pages de son poëme de *la Navigation*.

Le nombre dont la force enchaîne la fortune,
De deux peuples rivaux la vengeance commune,
Cet art qui désormais vainqueur des élémens,
De cent vaisseaux unis règle les mouvemens,
Et leur masse flottante et leur ligne immobile :
Rien n'a pu l'étonner, rien n'arrête Tourville.
Le pilote aguerri partage son ardeur;
L'œil fixé sur la toile et l'aimant conducteur,
Il lance le vaisseau sur l'onde qui bouillonne ;
L'éclair sort de ses flancs, le feu luit, l'airain tonne ;
Sur ces mâts ébranlés voltigent dans les airs

Les signes du combat, ces pavillons divers
Qui, sans cesse guidant la valeur empressée,
Remplacent la parole et peignent la pensée.
Des volontés du chef interprètes certains,
Leur langage muet révèle ses desseins :
Mais l'âme des Français a remplacé Tourville.
Sage et vaillant Resmond, Villette d'Anfreville,
Et toi, Château-Morain, guerrier long-temps fameux,
Par les exploits d'un jour, et d'un jour malheureux,
Non, vous n'attendez point qu'un héros vous appelle ;
La proue impatiente, à leurs transports fidelle,
Sur les pas de Tourville emporte leurs vaisseaux
Dans le sillon mouvant qu'il trace sur les eaux.
Russel les reconnaît à leur noble imprudence ;
Sa flotte au même instant se divise, s'élance,
Et, par un long détour se ralliant soudain,
Entoure ses rivaux qui la pressent en vain.
Sous leurs coups redoublés la mer gronde, enflammée ;
Du milieu de ses flots, une ardente fumée
S'élève en tourbillons dans les champs de l'éther :
Comme un nuage affreux sillonné par l'éclair,
Bientôt, enveloppé de ces vapeurs funèbres,
L'astre du jour s'éteint ; Phébé, dans les ténèbres,
De ce combat aveugle augmentant les terreurs,
Fuit, et rougit son front de sanglantes lueurs.
Cependant sur ses bords la Neustrie en alarmes
Voit la nuit s'enflammer ; le bruit confus des armes,
Les cris des matelots, le peuple, les soldats,

Vers le rivage ému précipitant leurs pas.
Sur le sombre Océan l'airain qui tonne encore,
Les nocturnes signaux qu'un feu mouvant colore,
Et qui semblent au port ramener les vainqueurs,
De crainte et d'espérance ont rempli tous les cœurs.
Le jour dévoile enfin la vérité terrible ;
Mais Tourville vaincu semble encore invincible ;
Tous ses vaisseaux, rendus aux rivages français,
De son heureux rival démentent les succès ;
Que dis-je ? ils alarmaient sa victoire incertaine :
Soudain l'onde mugit, recule, et sur l'arène,
Ces superbes vaisseaux s'agitent vainement ;
Le flot qui les portait s'écoule en écumant ;
Il fuit, il se dérobe à leurs poupes captives ;
Et la mer infidèle abandonne ses rives.
O rochers de La Hogue ! ô momens pleins d'effroi !
Déplorable Stuart ! hélas ! c'est devant toi
Que tes propres vengeurs, armés pour ta défense,
Viennent anéantir ta dernière espérance ;
De ton destin jaloux le funeste ascendant
Avait déjà trompé leur courage imprudent :
Il les presse, il poursuit leur défaite imprévue
Au spectacle nouveau de leur flotte vaincue,
Neptune a soulevé ses flots tumultueux ;
Il s'étonne de voir ces vaisseaux glorieux
Que suivit si long-temps la Fortune docile,
De nos ports consternés solliciter l'asile ;

Les autres sur le sable entr'ouverts et brisés,
Toi-même, tout-à-coup dans les airs embrasés,
Tu les vis se dissoudre, et Russel implacable
Consommer sans péril ta perte inévitable.

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE DES CHAPITRES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

FIN DE LA TABLE.

LES
JEUNES MARINS.

TOME II.

IMPRIMERIE ET FONDERIE DE J. PINARD,
RUE D'ANJOU-DAUPHINE, N° 8, A PARIS.



Vaisseau de lign

LES

UNES MARINS,

OU

VOYAGE

D'UN CAPITAINE DE VAISSEAU

AVEC SES ENFANS

r les Côtes et dans les Ports de Mer

DE LA FRANCE;

CONTENANT LA DESCRIPTION DES CÔTES ET DES PORTS
IS LES RAPPORTS DE L'HISTOIRE, DE LA STATISTIQUE, DE LA MARINE,
DU COMMERCE ET DE L'HISTOIRE NATURELLE;

chi d'une foule d'Episodes, Anecdotes, Historiettes et Nouvelles; un Précis de l'Histoire de la Marine; d'un Traité élémentaire et un Vocabulaire des mots de cette science, et des principaux Traits e bravoure, d'intrépidité et de dévouement des plus célèbres Marins rançais;

né de 40 VUES DES PORTS DE FRANCE, dessinées et gravées par COUCHÉ fils, d'après les tableaux de C.-J. VERNET, HUE et autres; et de 4 PLANCHES, représentant des batimens de diverses grandeurs, dessinées et gravées par BAUGEAN;

PAR M. V***,

ANCIEN OFFICIER DE MARINE.

Deuxième Tirage.

TOME SECOND.

PARIS.

GUILLAUME ET COMPAGNIE,

RUE HAUTEFEUILLE, N° 14.

1827.



PORT DE GRANVILLE.

LES

JEUNES MARINS,

OU

VOYAGE

SUR LES CÔTES DE LA FRANCE ET DANS SES PORTS DE MER.

CHAPITRE PREMIER.

De Cherbourg à Granville. — Iles d'Aurigny. — Gersey. — Guernesey. — Granville, port. — Pléville-le-Peley. — Pontorson. — Avranches. — Mont Saint-Michel. — Abbaye. — Le diable et saint Michel. — Tombelaine. — Aventure d'Hélène. — Salines. — Extraction du sel. — Pêche aux huîtres. — Pêches de diverses espèces.

Les jeunes voyageurs auraient désiré visiter l'île d'Aurigny, à trois lieues de la Hogue; mais le temps ne le leur permit pas : cette île, appartenant aux Anglais, ne présente rien de remarquable. M. de Valcourt ne jugea pas

non plus à propos de faire une excursion dans les îles de *Guernesey* et de *Jersey*, appartenant également aux Anglais. Ces îles sont très peuplées ; le climat y est assez salubre ; on y néglige la culture des céréales pour celle des pommiers, qui fournissent une quantité prodigieuse de cidre ; on y professe la religion anglicane. C'est à Jersey que Voltaire a placé la scène d'un des plus gracieux épisodes de sa Henriade. M. de Valcourt partit donc de suite pour Granville. Vingt lieues environ séparent cette dernière ville de Cherbourg. *Briquebec*, *La Haye*, et *Coutances*, chef-lieu de l'arrondissement du même nom, s'offrirent successivement aux yeux des voyageurs ; bientôt ils aperçurent *Granville* bâtie en partie sur un rocher. Le premier objet qui les frappa, en entrant dans la ville, fut le costume singulier des femmes du peuple ; il consiste dans une grosse cape, ou plutôt une large veste de laine qui enveloppe toute la partie supérieure du corps et couvre même la tête ; ce costume appesantirait toute autre taille que celle des Granvillaises, qui sont en général lestes et jolies. Quoique agréablement située, Granville est en général bâtie sans goût ; les rues, mal pavées,

n'y sont pas tenues proprement. Il y règne une grande activité, principalement sur le port, construit sous Charles VIII. Ce qui surprit surtout nos voyageurs, ce fut d'y voir les femmes s'y livrer à des travaux qui doivent être exclusivement réservés à un sexe moins délicat. On les voit dans les chantiers de construction; elles sont charpentiers, *calfats;* elles vont à la pêche, *virent* au *cabestan*, *halent* sur le grelin; et, dans ces occupations masculines, on en voit qui conservent toutes les grâces de leur sexe. En même temps qu'il sort du port de Granville des armemens pour les colonies, pour la pêche de la morue de Terre-Neuve, il s'y fait un commerce étendu en poisson, huile, granit de l'île de Chaussey, connu sous le nom de carreau de Saint-Sevier, cidre, grains; on y importe pour la Basse-Normandie et l'intérieur, indigo, bois de teinture et autres denrées coloniales, huiles, savon, vins de Bordeaux, etc.; ce port sert encore de communication pour le cabotage entre la Bretagne et la Normandie.

C'est à Granville que naquit, le 26 juin 1726, Pléville-le-Peley, un des meilleurs marins que la France ait produits. Il nous four-

nit un exemple d'une vocation déterminée, dont l'opposition la plus soutenue ne saurait triompher. Porté d'une manière invincible vers la carrière maritime, il sut tromper la surveillance de ses parens qui n'approuvaient pas ses goûts, s'échappa à douze ans de la maison paternelle, et alla s'embarquer au Havre en qualité de mousse, sous le nom de Vivier, afin d'échapper aux recherches de sa famille.

Après avoir fait plusieurs campagnes à la pêche de la morue, il fut fait lieutenant à bord d'un corsaire du Havre. Un combat qu'il livra contre deux vaisseaux anglais lui fut fatal : il eut la jambe droite emportée et fut fait prisonnier ; de retour en France, et à peine guéri de sa blessure, il passa comme lieutenant de frégate sur l'*Argonaute*.

En 1746, étant sur le vaisseau le *Mercure*, qui faisait partie de l'escadre du duc d'Auville, il fut pris à son retour de Chiboueto par l'amiral Anson. Dans le combat que soutint le vaisseau, un boulet emporta à Pléville la jambe de bois qu'il avait perdue. « Le boulet s'est trompé », s'écria en riant l'intrépide marin, sans marquer la moindre émotion.

La vie de ce brave marin ne fut qu'une suite de traits de bravoure et de générosité; redoutable à l'ennemi dans le combat, il savait tendre une main secourable à l'ennemi désarmé et malheureux. Il servait comme lieutenant de port à Marseille, en 1770, lorsque la frégate anglaise l'*Alarme*, commandée par le capitaine *Gervis*, depuis lord Saint-Vincent, fut jetée par la tempête dans la baie de ce port. Ce bâtiment, se trouvant affalé sur la côte, courait le danger de se briser sur les nombreux rochers dont elle est semée; Pléville, informé de sa détresse, se rend au fort Saint-Jean, réunit tous les marins qu'il rencontre, et les engage à porter secours à la frégate anglaise. La nuit était très noire, le vent soufflait avec fureur, et soulevait les vagues qu'on entendait se briser avec fracas sur les rochers qui bordent la côte : les plus intrépides hésitent à la vue du danger. Pléville prend sur-le-champ une de ces résolutions qu'un ardent amour de l'humanité inspire quelquefois à une âme généreuse, mais dont les connaissances maritimes, soutenues d'un grand courage, pouvaient seules assurer le succès. Il se passe autour du corps un cordage assez fort pour porter

le poids de son corps, saisit le bout du câble qu'il avait eu la précaution de faire amarrer fortement à terre, se laisse descendre du haut des rochers escarpés jusqu'à la mer en fureur; et, alors s'abandonnant aux vagues, repoussé à chaque instant par elles sur le rivage, il arrive cependant, après des efforts inouïs, jusqu'à la frégate en péril, et, au moyen de la manœuvre qu'il ordonne, parvient à la faire entrer dans le port.

L'Amirauté de Londres, frappée d'admiration pour un service aussi éminent, et voulant donner un témoignage de sa reconnaissance à l'intrépide marin qui en était l'auteur, lui envoya une pièce d'argenterie pour un repas de cinquante couverts avec une lettre des plus flatteuses. La noble conduite de Pléville trouva encore une autre récompense : pendant la guerre de 1778, son fils, embarqué sur une frégate, fut pris à la suite d'un combat. Ausitôt que l'Amirauté anglaise en fut instruite, des ordres furent donnés pour son renvoi en France, sans échange; et il eut la faculté d'emmener avec lui un certain nombre de ses camarades à son choix.

Pléville servit dans la guerre de l'indépen-

dance, et ne s'y distingua pas moins par sa bravoure que par son désintéressement. Chargé de faire la vente, dans les divers ports d'Amérique, des nombreuses prises faites sur les Anglais, un mois lui suffit pour cette importante mission. A son retour à bord, il rendit compte de sa mission à l'amiral d'Estaing; celui-ci, voulant récompenser son zèle et son activité, décida qu'il lui serait alloué 2 pour cent sur les 15 millions produit de la vente. Pléville refusa : « Je suis satisfait, dit-il, du salaire que le roi me donne pour le servir. »

Tant de grandeur d'âme, unie à de si beaux talens, fixa l'attention du gouvernement. Il comptait douze campagnes sur mer, et s'était trouvé à cinq batailles navales et au siége de Mahon, lorsqu'en 1797 il fut nommé ministre de la marine. Il ne vit, dans cette nouvelle marque de confiance dont l'état l'honorait, qu'un nouveau moyen d'être utile à son pays. Une somme de 40,000 fr. lui avait été allouée pour faire une tournée sur les côtes de l'ouest : le modeste Pléville n'en prit que 12,000 et n'en dépensa que 7000 dans sa tournée. A son retour, il voulut remettre le reste à la trésorerie nationale; le gouvernement ne

crut pas qu'il fût de sa dignité de souscrire à l'intention du ministre. Pléville, ne pouvant insister, et ne voulant pas non plus garder une somme à laquelle il ne se croyait aucun droit, voulut au moins qu'elle tournât à l'utilité de l'Etat, et la consacra à l'érection d'un télégraphe qu'on voit encore aujourd'hui sur l'hôtel du ministère de la marine.

L'administration active et sage de Pléville lui valut le titre de contre-amiral, puis celui de vice-amiral. Comblé d'honneurs, environné de l'estime de la France entière, il mourut le 2 octobre 1805, à l'âge de quatre-vingts ans.

Rien ne retenant plus nos voyageurs à Granville, ils partirent pour Avranches. Le mont Saint-Michel et les salines de l'Avranchin étaient le but de leur voyage. Avranches, ancienne ville située sur une montagne au bas de laquelle passe la Seez, a conservé quelques restes de fortifications antiques ; on remarque dans cette ville une fonderie de canon, des filatures de coton. Les voyageurs eurent la curiosité de monter sur l'esplanade qui est devant le portail de la cathédrale; de là les yeux embrassent la baie de Cancale dans toute son étendue. Ils partirent de suite pour

Pontorson, où l'on voit encore quelques fortifications, et dont la situation entre la Normandie et la Bretagne faisait jadis une place importante. Le mont Saint-Michel, isolé au milieu des sables, et le rocher de *Tomblaine*, qui ne sont qu'à deux lieues de Pontorson, furent visités par nos voyageurs. Le premier, qui était autrefois un lieu de pèlerinage, porte sur son sommet une forteresse; château amphibie, dit madame de Genlis, rejeté tour à tour par la mer et par la terre : car ce mont est pendant une partie du jour une île isolée au milieu des flots; pendant l'autre partie il se trouve posé sur une vaste étendue de sable aride. Cette forteresse, et une abbaye qui l'avoisine, sont entourées d'une petite ville de huit cent quarante habitans; elles sont bâties, avec une magnificence et une solidité extrême, en grosses pierres de taille apportées de loin. Ce qui surprit Jules et Charles fut d'y voir de grands figuiers qui, ainsi qu'à Avranches, se couvrent chaque année de fruits savoureux. Construit d'abord pour arrêter les incursions des Bretons, ce château devint ensuite un lieu de pèlerinage célèbre, puis une prison d'Etat redoutable. Vous frémiriez, dit

M. de Valcourt, si je dévoilais à vos yeux toutes les sombres horreurs dont les cachots, creusés dans les entrailles de ce mont, ont été témoins. C'est là que souvent la justice humaine, égarée, trompée par les méchans, ensevelissait ses victimes; et, près de l'homme qui par ses complots avait tenté de bouleverser l'Etat, se trouvait le malheureux qui n'était coupable d'autre crime que de celui d'avoir un ennemi puissant.

D'antiques traditions se rattachent à ce rocher. Avant la submersion du pays qu'il domine, il était entouré de bois et de bruyères, et servait d'asile à des prêtresses gauloises. Comme celles de l'île de Saine, elles menaient une vie solitaire, et défendaient, par toutes sortes de prestiges, leurs demeures mystérieuses, évoquant à leur gré les météores, les vents et les tempêtes.

Mais Dieu, dit la chronique, voulant abolir l'impure idolâtrie dont la forêt de Sincy était le repaire, ordonna aux flots de l'engloutir. Saint Michel, du haut du mont du Dol, en dirigeait l'opération, et songeait en même temps à élever un temple qui perpétuât le souvenir des vengeances célestes. Le diable se présenta en

ce moment à lui, et voulut disputer la possession de ces lieux. « Celui de nous deux, dit l'ange des ténèbres, qui, le premier, arrivera sur ce rocher que vous apercevez au loin, restera maître d'y faire bâtir un temple. » En même temps il s'élance, et tombe dans la mer, d'où s'exhalent des vapeurs bruyantes; l'ange, au contraire, prend son essort, et vient s'abattre sur la cime du rocher qui porte son nom. Il donna mission à un saint homme d'y élever l'abbaye qui subsiste encore. Le mont Saint-Michel éprouva plusieurs révolutions. En 1204 les Bretons l'enlevèrent aux Anglais, qui le possédaient depuis plusieurs années, et y brûlèrent tous les édifices. Les Anglais vinrent assiéger ce mont, en 1424, par terre et par mer. Sous Louis XI, cette forteresse devint le siége de l'ordre chevaleresque de ce nom.

Pendant la révolution, des prisonniers furent entassés dans l'ancienne abbaye; elle sert encore aujourd'hui de prison.

Le rocher *Tombelaine*, à moitié écroulé dans les flots, tire son nom de *Belinus*, dieu du soleil, auquel il était consacré. Un écrivain raconte cependant qu'une jeune fille du nom d'Hélène, n'ayant pu suivre Montgommery,

son amant, qui allait avec Guillaume conquérir l'Angleterre, mourut de chagrin sur le rivage, où elle fut ensevelie.

Des salines célèbres s'étendent au pied du mont Saint-Michel. On se sert, pour recueillir le sel, d'un procédé différent de celui employé sur les côtes de la Méditerranée et quelques côtes de l'Océan, où l'on fait entrer l'eau de mer dans de grands bassins où le sel est précipité et cristallisé par l'action de la chaleur du soleil. Dans le département de la Manche, ce n'est pas de l'eau de la mer que l'on extrait le sel; on y tire ce minéral du sable même qui forme la côte.

Voici quelques détails sur ce procédé.

La plage qui s'étend au pied du mont Saint-Michel est unie et couverte d'un sable très fin; on n'y voit point de cailloux, et les coquillages y sont rares. Lorsque la mer est calme, elle entre dans cette baie par un mouvement très lent, et n'y apporte d'autres corps étrangers que des débris de granit jaune et rouge détachés des rochers. Grâces à ce mouvement paisible des flots, il se forme sur la plage des dépôts d'une terre glaise bleuâtre, fine et bien lavée. Ces amas, connus sous le nom de *lisses*,

sont dangereux pour les voyageurs qui les traversent peu de temps après qu'ils ont été formés, parce qu'ils courent risque de s'y ensevelir, s'ils ne prennent des précautions; outre celle d'avoir un guide, il est essentiel de franchir ces lisses au galop, afin que la glaise ait moins le temps de se délayer.

Ces *lisses* sont des mines de sel pour les habitans. Pendant les mois d'été, on vient ramasser, dans des hottes, le sable le plus fin et le plus pur; on le jette sur des aires pratiquées à cet usage. Là on le laboure plusieurs fois par jour; et, lorsque les sillons commencent à se couvrir d'efflorescences salines, on cesse cette opération pour amasser le sable sous des hangars, où on le laisse jusqu'à la fin de la bonne saison. Les petits monceaux, ou les meules formées de ce sable, s'appellent *maies* en terme du pays; on fait ensuite entrer l'eau de mer dans les réservoirs, pour la mêler avec le sable; on agite ce mélange; et, par cette opération, le sel se sépare de la glaise, que l'on cuit ensuite légèrement. Cette dernière opération produit la cristallisation du minéral.

La pêche des huîtres n'intéressait pas moins vivement les jeunes voyageurs que les salines.

Transportés sur les bords de la baie qui produit une si grande quantité de ce crustacée, ils suivirent les pêcheurs sur le rivage, aussitôt que la marée fut retirée. Ils furent étonnés de la quantité prodigieuse d'huîtres qui s'offrait à leurs yeux : la plage abandonnée par la la mer en était couverte; la plupart étaient adhérentes aux rochers. Sur les bords des mers de l'Amérique, on a vu des branches de *manglier*, dont les extrémités trempaient dans l'eau, toutes chargées de grappes d'huîtres, qu'on eût cru avoir été produites par l'arbre lui-même. Dès sa naissance, l'huître s'attache au premier corps qu'elle rencontre; et l'endroit adhérent devient le milieu de la coquille. La fécondité de l'huître est extraordinaire; malgré la consommation qu'on en fait, on en retrouve toujours la même quantité. Les pêcheurs les détachent des rochers avec des crochets; quelquefois ils n'ont d'autre peine que celle de les ramasser : on les pêche encore dans l'eau avec une longue perche, à laquelle est adaptée un rateau et un petit filet. Les huîtres, en sortant de l'eau, ont un goût vaseux; on les transporte ordinairement dans des *parcs* : ce sont de grands étangs d'eau salée qu'on re-

nouvelle. Les huîtres *vertes*, plus estimées, reçoivent cette couleur dans de vastes réservoirs, où l'eau croupie la leur communique.

Les huîtres pêchées dans la baie de Cancale sont dirigées, pour la plus grande partie, vers Paris ; on a calculé que cette ville seule en consommait plus de quatorze millions.

La pêche aux huîtres ne fut pas la seule dont nos voyageurs furent témoins : les bords de la mer étaient couverts d'une foule de femmes, d'hommes et d'enfans, tous occupés à chercher dans le sable les coquillages ou les poissons qui s'y étaient enfouis.

Les uns détachaient, avec un crochet ou l'*étiquette* (espèce de couteau à bords obtus), les moules attachées aux rochers par le fil qui sort de leurs valves; d'autres brisaient quelques roches tendres à coups de pic, et en retiraient des *spitaux*, vers marins qui servent pour amorcer. Jules suivait avec curiosité ces diverses opérations : il vit une femme s'approcher, avec le couteau barbelé, d'une petite motte de terre, et la partager : une foule de *hamilles* (vers de mer) en sortirent, en s'agitant comme des anguilles; elles furent aussitôt recueillies et placées dans une gamelle

pleine d'eau de mer. Il vit d'autres pêcheurs, armés d'une broche de fer barbelée fixée à un long manche, s'approcher de quelques rochers où il restait encore un peu d'eau des anfractuosités, et retirer, à l'aide de leur broche, des petites raies, des soles; d'autres soulevaient d'énormes portions de rocher, dessous lesquels s'échappaient des homars, des langoustes, des crabes.

Là un enfant battait la terre avec ses pieds, pour faire sortir de son trou évasé l'anguille qui avait cru y trouver un refuge, ou, armé d'une broche de fer au *digot,* l'enfonçait dans le sable, et en retirait des manches de couteau. Plusieurs répandaient de l'eau de mer à l'endroit où ils pensaient trouver des coquillages: le malheureux testacée croit que la marée approche, remonte à la surface, et devient la proie de son ennemi.

Enfin Charles fit remarquer à son frère des herses traînées par un cheval, et dont les pointes, s'enfonçant dans le sable, en arrachaient une foule de coquillages et de poissons. La nuit commençait à devenir sombre; nos voyageurs ne quittèrent qu'à regret le rivage, avec la plupart des pêcheurs; un assez grand nom-

bre y resta cependant encore; ils allumèrent des feux, pour aller pêcher à la *fouanne* (c'est une espèce de dard qu'on lance) dans les bas-fonds, sur les poissons que la mer y a laissés en se retirant.



Couché Fils Del. et Sculp.

LE PORT DE S.T MALO.

CHAPITRE II.

Bretagne. — Dol. — Ses marais. — Forêts druidiques englouties. — Cancale. — Le sillon. — Saint-Malo, port. — Machine infernale. — Proverbe. — Duguay-Trouin. — Ses premiers exploits. — Son évasion de Plymouth. — Prise de Rio-Janeiro. — Saint-Servan. — Diverses espèces de vaisseaux en usage en France.

Il n'y a qu'un court trajet de Pontorson à Saint-Malo : à peine est-on sorti de la première ville, qu'on entre en Bretagne. Aucun pays n'est plus fécond en souvenirs historiques. Plusieurs écrivains ont essayé de prouver que cette partie du continent était la plus anciennement habitée. Quelque plausible que soit cette opinion, il est cependant certain que la Bretagne offre les vestiges les plus prononcés de la langue, des mœurs et des monumens celtiques. Connue jadis sous le nom d'Armorique, la Bretagne fut conquise par les Romains; elle fut ensuite gouvernée par ses ducs, dont quelques-uns portèrent même le nom de

rois, et fut dans ces diverses périodes le théâtre de guerres longues et sanglantes. En 1547, Henri II réunit enfin cette province à la couronne.

Les voyageurs se rendirent à Saint-Malo, en passant par Dol. La route longe la baie de Cancale; on a presque continuellement à sa droite les vastes marais de Dol, du sein desquels s'exhalent des émanations insalubres. Tandis que, sur d'autres points, la mer abandonne ses rivages, ici on a été obligé d'opposer des digues à ses envahissemens. Tout, dans ce pays, atteste que la mer, forçant la barrière imposée à ses fureurs, fit une invasion mémorable et submergea l'immense forêt qui s'étendait depuis Coutances jusqu'aux rochers de Cesambre, et depuis Dol jusqu'à Château-Neuf. Cette forêt, que les chroniques appellent la forêt de Sincy, disparut au huitième siècle avec tous les villages qu'elle recélait, et les monumens des Celtes qui s'y étaient élevés autour des autels du druidisme. Les habitans de Dol et de Château-Neuf tirent encore des arbres magnifiques de ces marais, surtout dans la partie qui a conservé, malgré sa métamorphose, le nom de plaine de la Bruyère.

Toute la côte est très poissonneuse ; on y pêche des congres, des turbots, des maquereaux, etc. Dol, où l'on arrive par une chaussée de granit presque impraticable, est triste, et sa population est peu nombreuse. Avant d'arriver à Saint-Malo, M. de Valcourt se détourna un peu de la route pour visiter la petite ville de Cancale, qui donne son nom à la baie qui l'environne. Groupée sur le sommet d'un rocher et dominée par une église gothique, elle présente l'aspect le plus pittoresque. On ne peut y arriver qu'à la marée basse et avec le secours d'un guide qui vous fasse éviter les passages dangereux. On remarque dans son église un double rang de petites colonnes très délicates, placées circulairement autour du chœur.

Ils regagnèrent ensuite le *Sillon*. C'est une chaussée de cinq pieds de large au plus, et d'un quart de lieue, qui joint à la terre l'île jadis nommée d'Aaron, sur laquelle est construit Saint-Malo. Des maisons, presque toutes à quatre étages, bâties régulièrement en larges pierres de tailles, d'un granit mêlé de paillettes de cuivre, des remparts pavés de larges dalles qui forment autour de la ville une pro-

menade agréable, sont les premiers objets qui frappent le voyageur ; son attention est bientôt ramenée sur le château, les chantiers, l'arsenal de la marine, le port et la rade.

Le port est fréquenté, grand et commode, mais malheureusement c'est un port de marée; les vaisseaux y restent à sec de basse mer. Comme il est situé dans le fond d'une espèce de cul de sac, la mer s'y engouffre avec rapidité; et, dans les hautes marées, le flux s'y élève à quarante cinq pieds au-dessus du niveau de la basse mer. Le port est fermé par une espèce de goulet comprise entre une pointe de rocher qu'on nomme le Nez, et un commencement de jetée appelé l'*Eperon*. Le bassin, renfermé au dedans de ces limites, offre aux vaisseaux plusieurs postes commodes pour leurs opérations; le fond est de sable battu ou de vase demi-molle.

La rade est à l'ouest de la ville; des rochers à fleur d'eau rendent son entrée difficile. Les forts de l'île *Harbour*, de la *Canchée*, en protègent l'abord.

Saint-Malo expédiait autrefois une cinquantaine de bâtimens pour la pêche de la morue de Terre-Neuve; et, à la fin du dix-septième

siècle, ce port était peut-être le plus florissant du royaume. Des armemens redoutables s'y formaient, et rentraient avec de riches prises. Les *Malouins* étaient regardés comme les meilleurs marins. Formés dans les expéditions au banc de Terre-Neuve et dans les pêches de la baleine, ils réunissaient, au degré le plus éminent, les qualités d'un bon matelot.

Il n'était pas de jour où les vaisseaux malouins ne rentrassent dans le port avec plusieurs captures. Les registres de l'amirauté de cette ville prouvent que depuis 1688, jusqu'en 1697, ses armateurs avaient pris aux Anglais et aux Hollandais cent soixante-deux vaisseaux d'escorte, et trois mille trois cent-quatre-vingt-quatre bâtimens marchands. Irrités de ces pertes multipliées, les Anglais résolurent d'anéantir Saint-Malo; mais, impuissans pour se venger avec les armes que le droit des nations autorisent, ils employèrent, pour arriver à leur but, un moyen qui les couvrira à jamais d'une honte ineffaçable.

Un énorme brûlot, vaisseau d'environ trois cent cinquante tonneaux, plus long cependant que ne le sont communément les bâtimens de cette sorte, et ayant quatre-vingt-dix pieds de

quille, fut construit par l'ordre de Guillaume.

Maçonné en dedans, et revêtu de briques, il était chargé de cent barils de poudre recouverts de fascines, de paille, de poix, de souffre et de carcasses remplies de boulets, de chaînes, de grenades, de canons, de pistolets chargés, et de toutes sortes de combustibles enveloppés d'étoupes et de toiles goudronnées; des barres de fer remplissaient les vides de ces horribles carcasses. Cet atroce volcan, enfin, était ouvert par six endroits comme par six bouches, qui devaient vomir un feu si violent qu'il aurait été capable de consumer les corps les plus durs et les moins susceptibles de destruction.

L'escadre destinée à mettre Saint-Malo hors d'état de nuire désormais au commerce de l'Angleterre a paru devant la ville qui a répondu au canon de la flotte. Les habitans prennent les armes, les garnisons des forts les plus exposées sont augmentées, des courriers sont expédiés sur tous les points pour sonner l'alarme.

Les Anglais attaquent le fort *Canchée*, s'en emparent; mais, repoussés par le feu des assié-

gés, ils s'éloignent de la place. Deux jours de suite, ils tentent des attaques nouvelles, mais avec peu de chaleur ; leur intention était seulement d'attirer dans Saint-Malo la noblesse des environs persuadée qu'on en ferait le siége, et les commandans de la province, afin de tout anéantir en même temps.

Tout à coup le feu cesse ; leur escadre se retire et paraît vouloir effectuer une retraite. Manœuvre perfide ! Le brûlot est lancé : favorisé par l'obscurité d'une nuit profonde, il s'avance à pleines voiles vers la partie du mur où il doit être attaché. Le cœur des Anglais en tressaille de joie. Déjà, sans que les vigies l'aient signalé, sans que la sentinelle du rempart ait annoncé sa présence, il touche le fort royal ; mais le ciel veillait à la conservation des malheureux Malouins. Un coup de vent détourne la machine infernale de sa route, et la fait toucher sur un rocher à fleur d'eau, qu'elle ne peut ni éviter ni franchir.

Voyant que le bâtiment est entr'ouvert, et que l'eau, qui d'abord ne faisait que suinter, pénètre dans les soutes, l'ingénieur chargé de diriger l'entreprise met précipitamment le feu à la machine. Il était trop tard : les

poudres étaient mouillées; il n'y eut que les artifices du milieu et du-dessus qui s'embrasèrent. Telle fut cependant la violence de l'explosion, que le cabestan du brûlot, pesant au moins deux milliers, fut enlevé à une hauteur prodigieuse, et écrasa entièrement une maison de la place.

L'air et la terre furent au loin ébranlés par cette horrible explosion ; les édifices chancelèrent sur leurs fondemens ; les toits de plus de trois cents habitations furent enlevés; toutes les vitres furent brisées. Enfin, malgré l'accident arrivé au brûlot, ses ravages auraient été incalculables, si le rocher qu'elle toucha ne lui eût donné une inclinaison contraire à celle qu'elle devait avoir pour que les trois cent cinquante carcasses, dont elle était chargée, tombassent sur la ville.

Saint-Malo n'a plus aujourd'hui la même importance maritime ; cependant on y compte encore un grand nombre d'armateurs qui font des expéditions pour les colonies.

Il sera peut-être déplacé de parler ici d'un proverbe qui a fourni matière à de nombreuses plaisanteries. Le dicton populaire : *Il a été à Saint-Malo*, pour désigner une per-

sonne dont la jambe effilée n'est pas celle d'Hercule ou d'Apollon, vient de ce que jadis Saint-Malo n'était gardé que par des dogues qui rôdaient toute la nuit sur la grève.

Saint-Malo a vu naître Maupertuis, physicien voyageur; Cartier, voyageur distingué, qui, en 1543, découvrit le Canada; enfin Labourdonnais, homme d'un grand caractère, qui se signala d'abord par quelques exploits dans la mer de l'Inde, fut ensuite nommé directeur de la compagnie française de Pondichéri, et fut aussi célèbre par son intégrité, que par ses richesses et ses persécutions.

Duguay-Trouin naquit à Saint-Malo le 10 juin 1773. Ses parens le destinaient à l'état ecclésiastique; mais une vocation décidée le portait vers la marine. Il fit, à dix-sept ans, sa première campagne sur un corsaire. Une affreuse tempête, un naufrage imminent, un incendie à bord éprouvèrent en quelques mois le courage du jeune homme, et ne purent lui faire changer ses premières résolutions. Bientôt des prises riches et nombreuses signalèrent son courage.

Après plusieurs beaux faits d'armes, il ne put éviter une de ces rencontres où la valeur

et l'habileté demeurent impuissantes contre des forces trop supérieures. La frégate qu'il montait fut attaquée par une escadre entière de six vaisseaux anglais. Dugay-Trouin osa se défendre, et soutint pendant quatre heures ce combat inégal. Un vaisseau de 66 l'attaqua à portée du pistolet. L'équipage épouvanté se cache à fond de cale ; Dugay-Trouin, indigné, y fait jeter un si grand nombre de grenades, que la plupart de ses gens, effrayés, sont forcés de remonter sur le pont. Cependant son vaisseau est démâté ; le feu prend au magasin à poudre; Dugay-Trouin y descend et le fait éteindre ; quand il remonte, il trouve le pavillon abaissé, il veut qu'on le remette ; ses officiers lui représentent que toute défense serait désormais inutile ; il frémit, il se désespère, il hésitait encore . . . . . lorsqu'un boulet l'atteint et le renverse sans connaissance. Le capitaine anglais, admirant sa bravoure, lui céda sa chambre et le fit mettre dans son lit. Dugay-Trouin fut conduit à Portsmouth et enfermé dans la citadelle. Une jeune Anglaise lui fournit les moyens de s'évader ; et l'amour, dit Thomas, rendit un héros à la France. L'intrépide marin reparut

sur l'Océan plus terrible que jamais : monté sur un vaisseau du roi, il s'empara d'un convoi de soixante voiles escorté de deux vaisseaux de ligne. Ces exploits le placèrent bientôt au rang des Duquesne, des Destrées, des Tourville, des Jean Barth, des Château-Renaud et Forbin, qui faisaient alors l'honneur de la marine française. Louis XIV voulut le voir ; ce prince aimait à entendre de la bouche de Duguay-Trouin le récit de ses actions. Un jour qu'il avait commencé celui d'un combat où se trouvait un vaisseau nommé la *Gloire* : « J'ordonnai, dit-il, à la *Gloire* de me suivre. — Elle vous fut fidèle, reprit le monarque. »

La prise de Rio-Janeiro mit le comble à la gloire de Duguay-Trouin. Il était à la cour, lorsque le bruit se répandit que, Duclerc, capitaine de vaisseau, ayant tenté cette conquête avec environ mille soldats, une partie avait été taillée en pièces en donnant l'assaut à la ville et à la forteresse, et que lui-même, fait prisonnier, avait été lâchement assassiné, quoiqu'il se fût rendu à composition.

A ce récit, Dugnay-Trouin entre en fureur; il jure de venger la mort de Duclerc et l'hon-

taire. Quoique formant, depuis la révolution, une commune séparée de Saint-Malo, cependant on regarde Saint-Servan comme un faubourg de cette dernière ville, d'autant plus volontiers que le bras de mer qui les sépare assèche à marée basse. L'espèce de promontoire que vous voyez surmonté d'une citadelle est la pointe de la cité; elle défend la ville du côté de la *France* et de la mer. Avant d'entrer dans le port, faisons circuler notre canot dans la rade, afin de voir de plus près les embarcations diverses composant la flotte qui s'y est rassemblée et n'attend qu'un temps plus favorable pour se mettre en mer. Les plus grands bâtimens que vous apercevez, sont des vaisseaux de ligne : on les nomme ainsi, parce qu'ils sont assez forts pour combattre en ligne dans une armée navale. Ces vaisseaux n'étant pas tous d'égale grandeur, ni de la même force, on les distingue par rang.

Ceux du premier rang ont depuis 130 pieds jusqu'à 160 pieds de long, sur 44 de largeur et 20 de profondeur. Ils ont trois ponts entiers, tel est celui que nous avons visité à



Couché Fils, Del. et Sculp.

PORT DE SAINT SERVAN,

Vu de la porte de la marine de S.t Malo.

Cherbourg ; ils portent 1500 tonneaux *, et de 120 à 130 pièces de canon.

Ceux du deuxième rang ont de 110 à 120 pieds de quille ; leur port est de 1100 à 1280 tonneaux ; ils sont de quatre-vingts canons, portant du trente à la première batterie, du vingt-quatre à la deuxième, et des caronades de vingt-quatre sur les gaillards. Enfin, le vaisseau de troisième rang a cent dix pieds de quille, deux ponts seulement, et n'a dans son château de poupe que la sainte-barbe, la chambre du capitaine et la dunette; mais il a un château sur l'avant du deuxième pont, sous lequel sont les cuisines ; il porte de huit à neuf cents tonneaux et soixante-quatorze pièces de canon, qui sont de trente à la première batterie, et de dix-huit à la seconde. (*Voy.* les planches au 4e volume.)

Ces autres navires au bord peu elevé, qui n'ont qu'une batterie et des gaillards, sont des *frégates*. On en distingue de deux rangs : les premières portent soixante bouches à feu, canons et caronades ; les secondes seulement

* Le tonneau est de 2000 livres ou 20 quintaux.

quarante-quatre. A côté d'elles, cette barque longue qui va à la voile et à rames, et qui n'a qu'un mât et un petit trinquet ou mât d'avant, est une *corvette*. Ces sortes de bâtimens portent toutes leurs batteries en caronades du calibre de vingt-quatre ; et les *goëlettes* que vous apercevez plus loin ont à peu près la même destination. Leurs batteries sont en caronades de douze, tandis que celles des bricks sont garnies de caronades de dix-huit. Ces navires sont les découvertes des armées ; elles se tiennent dans les combats à portée de secourir les vaisseaux désemparés, et d'empêcher autant qu'elles peuvent, les brûlots ennemis d'en approcher. Il y en a que l'on destine pour répéter les signaux, et porter les ordres des généraux aux différens points de l'armée ; on les emploie également à convoyer des flottes marchandes. (*Voy*. pl. 4, *corvette* 1, *goëlette* 2.)

Quel est donc, demanda Jules, ce bâtiment dont les vergues sont armées de crochets à leurs extrémités. Ce sont des brûlots, répondit M. de Valcourt, vieux bâtimens chargés d'artifice et de matières combustibles, que l'on accroche aux vaisseaux ennemis sur lesquels on les fait tomber dès qu'ils

ont pris le vent sur eux. Aussitôt que le vaisseau est accroché au moyen des grapins dont vous venez de parler, on met le feu à une mèche qui communique avec l'artifice, mais dans un intervalle de temps assez long pour laisser au capitaine et au peu d'hommes qui s'y trouvent le moyen de se sauver dans la chaloupe, par une espèce de porte pratiquée à l'arrière, et de s'éloigner assez pour être en sûreté.

Remarquez encore ces bâtimens, dont la carcasse est extrêmement bombée : on les nomme *flûtes;* elles servent d'hôpital ou de magasin dans une armée navale. A côté est une chaloupe canonnière qui porte, à l'avant et à l'arrière, de fortes pièces de 18 et de 24, et au centre desquelles on place, au besoin, des mortiers et bombes pour les siéges. Ces bâtimens, gréés en bricks ou en goëlettes, servent, en temps de guerre, à garder les côtes.

Outre ces divers bâtimens, il en est encore d'autres plus particulièrement employés dans la Méditerranée : les *chebecs, tartanes, polacres.*

Nous ne pouvons pas non plus examiner ici une foule de chaloupes de diverses formes et grandeurs, en usage pour la pêche et les communications d'un port à l'autre.

La marine anglaise et celle de l'Europe entière se composent à peu près comme la nôtre, dans laquelle nous avons transporté tous les perfectionnemens apportés par ce peuple dans les diverses branches de l'art nautique. La France ne le cède à aucune puissance, sous le rapport de l'architecture navale ; et ses vaisseaux sont les plus beaux et les mieux construits de l'Europe : elle doit sa supériorité, dans cette partie, au génie de ses ingénieurs. Il n'en est pas de même de l'artillerie et du gréement : l'amélioration que cette partie de la marine a éprouvé, depuis quelques années, est due tout entière aux Américains et aux Anglais, dont une navigation plus étendue a dû nécessairement tourner les vues de ce côté.

En général, pour ce qui regarde la force et la grandeur des vaisseaux, la navigation semble avoir atteint le plus haut degré de perfection ; mais le gréement et les autres branches de l'art nautique laissent encore un vaste champ aux améliorations que l'expérience et le génie pourront y apporter. Nous osons dire plus : l'application de la vapeur à la navigation, qui déjà produit des résultats si extraordinaires, est peut-être destinée à changer la

face de la marine; cette découverte, par son importance, se placera peut-être, dans ses fastes, à côté de celle de la poudre.

Entrons maintenant dans le port de Saint-Servan, séparé par la tour Solidor; il forme, pour ainsi dire, deux ports, dont l'un se nomme Saint-Père, et l'autre Solidor. Le premier est entièrement consacré au commerce; le second peut recevoir des vaisseaux de ligne : on y construit les plus grosses frégates.

CHAPITRE III.

Saint-Brieux. — Antiquités gauloises et romaines. — Guingamp. — Superstitions bretonnes. — Loup-garoux. — Laveuses de nuit. — Homme rouge. — Paimpol. — Treguier. — Les Sept-Iles. — Oiseaux marins.

Après avoir visité la ville, qui ne leur offrit rien de remarquable, les voyageurs partirent pour *Saint-Brieux*; ils voulaient d'abord s'y rendre par *Plancoët*, *Dinan* et *Lamballe*; mais ils préférèrent y aller par mer. Six heures leur suffirent pour effectuer la traversée; ils entrèrent dans le port de Saint-Brieux, situé près du village de *Legué*, à quelque distance de la ville. Il part de ce port des bâtimens pour Terre-Neuve. Saint-Brieux est le chef-lieu du département des Côtes-du-Nord. On retrouve dans ses environs des monumens de différens âges, dont quelques-uns remontent à l'époque la plus reculée : tels sont les blocs de pierre sur la crête de Ruviau, de Keramon, enfin

plusieurs pierres druidiques, tantôt isolées, tantôt groupées. Les Romains, conquérans de l'Armorique, y ont aussi laissé des traces de leur passage : on remarque, près de Saint-Brieux, deux temples dédiés à Mars, et des restes de voies romaines. La cathédrale, ancien temple de druides, le pont de granit du Gouet, l'école de navigation fixèrent l'attention des jeunes gens.

Quoique ces lieux aient joué un grand rôle dans l'histoire de la chevalerie, ils sont peu intéressans aujourd'hui. Il faut cependant en excepter *Dinan*, où naquit Duclos, et qui possède le cœur de Duguesclin. Des débris de murailles très épaisses entourent cette ville; elle possède des eaux minérales, dont la source est placée au milieu du site le plus pittoresque.

A deux lieues de Saint-Brieux on trouve les débris d'une ville qu'on croit être la capitale des *Curiosolites,* une des grandes métropoles des colonies romaines.

De Saint-Brieux à *Guingamp* la route est agréable. De vastes clos de pommiers, quelques pièces de blé et de sarrazin, quelques collines couronnées de verdure: tel fut le spectacle qu'eurent pendant cinq lieues M. de

Valcourt et ses fils. Guingamp ne leur présenta pas un aspect moins gracieux. De charmantes promenades, de belles prairies, des vergers délicieux font de cette ville un des endroits les plus attrayans de la Bretagne. Jules n'oublia pas de demander à son père de visiter la chapelle de Notre-Dame-de-Halgoët, célèbre par les nombreux pélerins qui s'y rendaient en dévotion. Sa curiosité avait été excitée par le récit d'une bonne femme, qui lui avait raconté toutes les merveilles attribuées à Notre-Dame. Il est peu d'hommes aussi superstitieux que les paysans bretons : on retrouve encore dans les campagnes des croyances ridicules que l'instruction a fait disparaître ailleurs. On rencontre à chaque pas, sur les côtes de la Bretagne, des chapelles, où, de tous les pays voisins, accourt une foule de pélerins; des fontaines miraculeuses qui guérissent quelques maux particuliers; des arbres, des lieux sacrés qui tous ont une vertu qui leur est propre. Les contes de revenans sont très accrédités parmi le peuple. Partout, le voyageur entend raconter des aventures surprenantes, des apparitions terribles, des miracles arrivés, dit-on, dans les lieux par où il passe. Ici c'est

une femme blanche qui apparaît sur les tours ruinées d'un vieux château féodal; là un spectre sanglant; plus loin le *bisclavaret* ou loup-garou parcourt les forêts; d'autres fois les laveuses de nuit appellent les passans, et les invitent à tordre leur linge: celui-ci refuse-t-il? elles l'entraînent dans les eaux; consent-il à leurs désirs? elles lui engourdissent le bras, et le lui cassent; les météores enflammés, qui s'échappent du sein des marais, sont des lutins; le bruit des vagues, retentissant dans les cavités du rivage, est la voix rauque de l'*homme rouge*, qui précipite l'imprudent pêcheur dans les gouffres de l'Océan.

M. de Valcourt plaisanta beaucoup, avec ses enfans, de plusieurs de ces croyances populaires, malheureusement trop répandues. Ils continuèrent leur route vers *Pontrieux*, *Paimpol* et *Treguier*. Pontrieux est situé dans un fond; mais ses environs sont frais, gracieux et assez voisins de la mer, pour que de la petite ville on entende le bruit des flots qui se brisent sur le rivage.

Ici nos voyageurs commencèrent à entendre parler *celtique*: cette langue, une des plus anciennes, et mère de la plus grande partie des

idiomes européens, semble s'être réfugiée à l'extrémité de la Bretagne, où elle s'est conservée, sinon dans sa pureté, au moins dans sa simplicité primitive. Paimpol est une petite ville de seize cents habitans, sur le bord de la mer, avec une petite anse et un tribunal de commerce; elle exporte du lin, du chanvre, des grains, du fil et des bestiaux. Un des marins les plus distingués de notre époque, M. Marantbois Sauveur, est né à Paimpol. Il entra fort jeune au service, se trouva à plusieurs combats, où il fit remarquer ses talens et sa bravoure. Il faisait partie, en 1771, de la division de l'amiral Le Bailli de Suffren, et soutint cinq combats sur les côtes de l'Inde. Il bloqua, dans la suite, l'ile de Noirmoutier, que les Vendéens occupaient, et s'en rendit maître.

Le *Treguier* est un petit port de cabotage; le commerce est à-peu-près le même qu'à Paimpol. A quatre lieues environ de Treguier est la petite ville de Lannion, près de laquelle on voit des champs couverts de masses de granit, que toutes les forces humaines ne sauraient ébranler, et qui furent cependant apportées, on ne sait comment, sur ce sol, auquel elles sont étrangères. Les Bretons préten-

dent qu'un nain, nommé *Cornaudon*, habite volontiers ces monumens gigantesques. A certains jours de l'année, ce nain de bonne rencontre compte au soleil des pièces d'or, dont le passant peut s'emparer, pourvu qu'il ait entendu la messe le matin, ou qu'il soit muni d'un denier percé. De la côte du Tréguier, on aperçoit le groupe des sept îles à trois ou quatre lieues du rivage. Ces îles sont désertes; et l'absence de l'homme est, pour les autres animaux, l'assurance d'une paix qu'ils viennent y chercher. Une foule d'oiseaux marins, connus sur les côtes du Finistère, y ont établi leur demeure. Là s'abattent des nuées de *bernaches*, quelquefois si nombreuses, que le bruit de leurs ailes se fait entendre au loin, comme le mugissement de la tempête; là voltigent aussi au dessus des rochers nus et brisés, en poussant des cris aigus, les *goëlands*, les *mouettes*, les *hérons*, les *judèles*, les *alcyons*, les *cormorans*, l'oiseau connu sous le nom de *chevalier*. Le grand *pinguoin* se montre quelquefois autour de ces îles; dépourvu d'ailes assez étendues pour traverser les airs, il nage, plonge; et c'est ainsi qu'il vient, en nos climats, des extrémités du monde. Voyageurs non moins

hardis, les *macareux* ou perroquets de mer arrivent d'aussi loin pour déposer leurs œufs sur ces rochers; le *tarak*, espèce d'oiseau plus petit que le goëland, qui porte une tache blanche vers la tête, y vient également; et son arrivée prédit le beau temps aux marins*.

D'autres enfans de la nature partagent avec ces volatiles expatriés la paisible possession des sept îles; dans quelques-unes sont des lapins qui, exempts de peur, se laissent prendre à la main.

La mer, resserrée entre la côte des sept îles, est toujours houleuse et couverte de brumes.

---

* Nous réunissons ici la plupart des oiseaux qui fréquentent nos côtes : il est beaucoup d'autres espèces qui leur sont étrangères; tels sont les *goélettes* blanches, habitans des hauts-fonds et des écueils; les *envergures* et les *fauchets*, qui restent en pleine mer; les *fous* et les *frégates*, les *paille-en-queue*, oiseaux des tropiques, les *damiers*, aux ailes casées de noir et de blanc, dont la présence indique l'approche du cap de Bonne-Espérance; enfin l'*albatros*, les *manchots*, les *petrels*, qui fréquentent les bancs et les hauts-fonds de ce promontoire des tempêtes.

Souvent les bateaux pêcheurs sont jetés, par la violence des flots, sur les écueils du rivage; et les dangers qui accompagnent la courte traversée du continent aux sept îles s'opposent à ce qu'elles soient plus fréquentées.


Couché Fils Del. et Sculp.

PORT DE MORLAIX,

Vu de la grande place près S.t Blaise.

CHAPITRE IV.

Finistère. — Morlaix. — Chaumière bretonne. — Costume et mœurs armoricaines. — Saint-Pol de Léon. — — Le droit de bris. — Usage affreux. — Le pêcheur Kermakou. — Beau trait de dévouement du jeune Guillot. — Moyens de sauver les naufragés. — Habit de liége. — Bombes à cordage. — Penpoul. — Ile de Callot. — Sainte-Anne. — Château du Taureau. — Honnête criminel.

Le Finistère, dans lequel nous entrons, nous fournira un assez grand nombre d'observations intéressantes sur les usages, les mœurs de ses habitans, la disposition de son sol et de ses côtes. Ce département, presqu'entièrement entouré par la mer, est toujours couvert de brouillards. Les pluies y sont continuelles; il est en plusieurs endroits coupé par quelques montagnes qui lui donnent un aspect assez pittoresque. Nos voyageurs étaient près d'arriver à *Morlaix;* la route qu'ils suivaient était dans un état de dégradation complet; et leur voi ture n'avançait qu'avec peine à travers des

mares fangeuses, où les chevaux enfonçaient à chaque instant.

Morlaix est placé sur la croupe de deux montagnes entre lesquelles passe une rivière. Cette ville n'offre, dans quelques-unes de ses parties, qu'un amas confus de barraques mal alignées, humides, obscures; des rues mal propres, assez bien pavées; cependant on remarque au sommet des montagnes quelques maisons construites avec élégance. Ses quais et sa principale place doivent encore être cités; les points de vue que l'on découvre de ces différens endroits sont très variés; la rivière se prolonge entre deux rangs de maisons alignées au cordeau, et se perd dans le lointain au milieu des bosquets. Le beau clocher de Saint-Mathieu, l'ancien Hôtel-de-Ville, et la promenade, dominés par le riant aspect des jardins et des pavillons groupés sur les hauteurs, font éprouver au spectateur un sentiment de surprise et de plaisir. On y faisait jadis un commerce assez considérable; une grande partie des *creps* (toiles de Bretagne) y était apportée et se distribuait de là dans les diverses parties de l'Europe; on pêche encore sur la côte une grande quantité de poisson. Des fa-

briques de papiers sont établies aux environs de Morlaix.

En se rendant de Morlaix à Saint-Pol-de-Léon, les voyageurs traversèrent un terrain marécageux et couvert en quelques endroits de landes immenses, au milieu desquelles des bestiaux erraient en liberté. Une chaumière, placée comme toutes celles de la Bretagne dans un fond, et dominée par des bouquets de frêne, fixa leur attention, et leur inspira le désir de visiter l'habitation des paysans bretons. Un sentier bourbeux, bordé d'aube-épines, conduisait à la chaumière; un fossé, planté, sur ses bords, de frênes et de chênes, au pied desquels s'élevaient quelques touffes de genêt, entourait la modeste habitation; un verger couvert de pommiers régnait à l'entour. Rien de plus gracieux que ce petit paysage; nos jeunes voyageurs en étaient émerveillés. Malheureusement leur enchantement cessa à mesure qu'ils s'approchèrent de la chaumière. Une cahute, à laquelle attenait un hangard pour mettre la charrue et les charriots à l'abri, une aire découverte, destinée à battre le grain, formaient tout le corps de la ferme. Les voyageurs pénètrent dans la chambre d'habi-

tation : après avoir traversé une mare puante d'eau de fumier, qu'aperçoivent-ils ? une hutte sans jour et pleine de fumée. Une claie légère la partage en deux parties : le maître, sa femme, ses enfans occupent l'une ; l'autre contient les bœufs, les vaches, et tous les animaux de la ferme. La maison n'a pas 30 pieds de long sur 15 de profondeur ; une seule fenêtre de 18 pouces lui donne un rayon de lumière, qui éclaire le bahut, où une énorme masse de pain de seigle est posée sur une serviette grossière ; deux bancs, ou plutôt deux coffres, sont établis le long du bahut, qui sert aux paysans de table à manger. Des deux côtés d'une vaste cheminée sont placés deux grandes armoires, sans battans, à deux étages, dont la séparation n'est formée que par quelques planches ; là sont les lits dans lesquels père, mère, enfans, entrent courbés ; car la hauteur de ces étages n'est quelquefois que de 2 pieds. Ils dorment sur la balle de seigle ou d'avoine, sans lits de plume, sans draps, quelquefois sans autre couverture qu'un sac de balle ou une grosse étoffe tissue de fil d'étoupe. Le reste du mobilier se composait d'écuelles d'une terre commune, de quelques assiettes d'étain, d'un

dressoir, de chaudrons, d'une poële et de quelques pots à lait. Une femme, assise près du foyer, entourée de quelques enfans malpropres et déguenillés, paraissait occupée à préparer la nourriture. Aussitôt qu'elle aperçut les voyageurs, elle se leva, et les invita à entrer : ils acceptèrent ses offres. Son mari arriva quelques instans après. Son extérieur répondait assez à la malpropreté de sa demeure: un large chapeau de feutre, sous lequel s'échappaient en désordre des cheveux longs et crasseux, était enfoncé sur sa tête ; une barbe épaisse et crépue lui couvrait presque entièrement le visage ; un court gilet, une large culotte souillée de boue, des guêtres de toile grise et des sabots, formaient le reste de son costume, qui lui donnait l'air d'un véritable brigand, et effraya nos jeunes voyageurs. Cependant, sous cet accoutrement sauvage, ils trouvèrent avec plaisir un homme franc et généreux. Le paysan breton les invita cordialement à partager le repas qu'il allait prendre. La manière dont l'offre était faite ne permit pas aux voyageurs de refuser : ils s'assirent autour d'un vaste plat de crême, et d'un autre rempli de bouillie de sarrasin, dans lesquels

ils trempaient tour à tour des tranches de pain et des crêpes. Le maître de la maison met le premier la main au plat ; les hommes l'imitent, en observant l'ordre que prescrit l'état ou l'âge. La maîtresse de la maison, ses filles, ses amies, n'approchent qu'après que le dernier valet de labourage s'est emparé de la portion qui lui convient. Ils quittèrent ces bonnes gens pénétrés de l'accueil qu'ils en avaient reçu, et formèrent des vœux pour l'amélioration de leur situation physique.

Ils reprirent la route de Saint-Pol. Cette ville, située sur une colline, présente un aspect riant; quelques églises élevées, et surtout le brillant clocher de Creisker, lui donnent un air d'élégance qui contraste avec l'aridité des campagnes que l'on vient de parcourir. Saint-Pol marque peu dans l'histoire. Les rois de Bretagne y tinrent quelquefois leur cour ; en 1163, les Anglais en rasèrent le château ; en 1250, le duc Jean porta la guerre dans cette contrée pour s'emparer du droit de bris. Le droit de bris, dit M. de Valcourt à ses enfans, qui lui demandaient la signification de ce mot, est fondé sur un usage barbare que nous trouvons établi sur presque

tous les rivages de la mer : ce droit consiste à s'emparer de tous les débris des vaisseaux naufragés qui abordent à la côte. Nous voyons, dans l'antiquité, plusieurs peuples habitans des bords de la mer sur des plages dangereuses, dont l'unique occupation était de parcourir les côtes dans les tempêtes en attendant leur proie. Quelques-uns même, sur le pont Euxin, attachaient des lumières à la tête d'animaux qu'ils laissaient errer sur le rivage ; les navires, trompés par l'aspect de cette lumière, dont les vacillations imitaient celles du fanal d'un vaisseau, s'approchaient d'une côte hérissée d'écueils, sur lesquels ils se brisaient. Cachés dans les rochers, les habitans de ces bords inhospitaliers s'emparaient des débris du navire, tuaient ou réduisaient dans l'esclavage les infortunés échappés à la fureur des flots. Cet usage affreux s'est long-temps conservé sur les côtes de la Bretagne et sur d'autres points littoraux de la France ; il s'éteint aujourd'hui que la civilisation commence à se répandre jusque dans ces contrées. Un écrivain moderne fait ainsi raconter à un voyageur une scène de ce genre dont il fut spectateur.

« Je fus témoin d'un naufrage pendant

mon séjour à Léon. Plein d'un espoir criminel, Kermakou, pêcheur des côtes de Plounescat, avait fait dire plusieurs messes. Dès le matin même, il a deviné l'orage sous un ciel paisible; aussitôt il gravit le fameux rocher, qu'un seigneur de Léon préférait autrefois au plus beau joyau de la couronne de France, parce qu'il avait fait échouer à son profit plus de cent vaisseaux.

Sur la cime de ce lieu il se tient immobile et attentif : je l'avais vu le matin en allant chasser aux environs de Ploumerez ; le soir, en revenant, je le vis encore à la même place. J'observai quelque temps cet homme de proie: une toque bleue retenait sa chevelure épaisse qui couvrait son cou nerveux ; ses larges chausses descendaient à peine à ses genoux, et laissaient dans toute leur nudité ses jambes robustes, où s'entrevoyaient de fortes veines. Sa persévérance avait quelque chose d'effrayant, parce qu'elle acquérait des droits sur la tempête que rien n'annonçait encore. Le soleil, radieux et superbe, était descendu à l'horizon, et se couchait derrière un léger voile de pourpre violet. Tout à coup ce rideau, déchiré par les brises, laisse échapper à flots pressés une

lumière étincelante; et les airs en sont inondés. Elles roulent, comme le flux des grandes marées, sur les grèves d'or que figurent les brillantes vapeurs du soir pénétrées des derniers rayons du jour, et les emportent en triomphe sous un firmament dont l'azur, déjà rembruni par le crépuscule, fait encore mieux ressortir leurs couleurs resplendissantes. Mais bientôt leur vif éclat s'éteignit; d'énormes nuages s'amoncelèrent dans les cieux, et s'y confondirent en une nuit sombre et terrible.

Cependant la mer grossissait; et les vents furieux faisaient jaillir son écume jusque sur le rocher où Kermakou rendait grâce à Dieu. La grèle frappe et meurtrit son visage, le tonnerre gronde sur sa tête, mais rien ne peut l'arracher à sa pensée: on dirait que, par un effet magique, son regard dût attirer les vaisseaux sur la plage humide. A la lueur d'un éclair, je le vis cruellement sourire; il avait aperçu un bâtiment bondissant sur les ondes et luttant contre les élémens conjurés. Les efforts de l'équipage pour échapper au courant l'ont un moment troublé; il s'agenouille sur le rocher sillonné par les torrens d'une

pluie glacée. « Dieu des Bretons, dit-il, Kermakou est pauvre : que l'Océan soit sa métairie; que les vagues soient pour lui un troupeau de génisses pleines et prêtes à mettre bas sur le rivage ! »

C'en est fait, le navire est entré dans le courant inexorable comme dans un gouffre de perdition et de mort. Kermakou pousse un cri.... tous l'ont entendu, et ils accourent en foule; hommes, enfans, vieillards, tous répètent l'affreux signal; ils se pressent sur la plage où le navire s'est fracassé. Les matelots sortent des vagues; et, tout ruisselans de l'onde amère, ils implorent la pitié; mais leur langage est celui de l'antique ennemi des Bretons. Les Bretons s'écrient : *Janson!* Ce nom, qui désigne l'Anglais, est devenu son arrêt de mort.

Tel fut l'usage odieux qui déshonora si long-temps les habitans des côtes de la Bretagne. Guidé par les principes sacrés de l'humanité, l'État l'a détruit autant qu'il l'a pu. Il a cherché par tous les moyens à sauver les naufragés; des récompenses ont été décernées et des prix proposés; plusieurs fois, on a fait des essais; et, si tous n'ont pas été couronnés du

même succès, quelques-uns du moins ont présenté des résultats satisfaisans. Des appareils plus ou moins ingénieux ont été inventés pour voguer sans danger: on a vu des hommes se vêtir d'un habit de liége, traverser les eaux sans crainte et sans péril; un autre déployer une canne, qu'il portait sous son bras, et s'en servir comme d'une barque; un artiste a fait un bateau dont les pièces se démontaient et pouvaient se mettre dans un sac. En Angleterre, un particulier avait été tellement frappé du spectacle d'un naufrage, qu'il proposa un prix considérable pour l'invention d'un esquif dont la submersion fût impossible : un ingénieur habile présenta un bateau d'une forme demi-sphérique, qui, réunissant les qualités voulues, obtint le prix à son inventeur; enfin on est parvenu, à l'aide de mortiers, à lancer des cordages aux vaisseaux à portée des côtes, et à les amarrer par ce moyen jusque sur le rivage.

Le zèle de nos marins français a fait plus encore que toutes ces inventions; il serait impossible de nombrer tous les traits d'intrépidité et de dévouement dont ils ont donné l'exemple, tous les malheureux qu'ils ont, au

péril de leurs jours, arrachés aux vagues en furie. Plusieurs colonnes destinées à inscrire les noms des hommes qui ont sauvé des flots un de leurs semblables sont élevées dans quelques ports. Nous applaudissons à cette mesure, qui honore autant le gouvernement qui la commande que les hommes qui en sont l'objet.

Le nom de Guillot doit sans doute être inscrit sur une de ces colonnes. Guillot est le nom d'un jeune homme de Saint-Pol-de-Léon qui se jeta à la nage pour sauver deux hommes qui se noyaient : ce n'est qu'après les efforts les plus pénibles qu'il parvint à les ramener sur le rivage. Un de nos meilleurs peintres, M. Taunay, a rendu cette scène avec une vérité frappante, dans un tableau qui fait aujourd'hui partie de la galerie du Luxembourg.

Les habitations de Saint-Pol-de-Léon sont simples, assez mal bâties; les rues sont bien pavées; et la cathédrale, construite en granit, n'offre de remarquable qu'une rose assez délicatement travaillée, et le beau monument de l'évêque de Visdelou.

Penpoul est le port de Saint-Pol-de-Léon : il

n'en est éloigné que d'un quart de lieue. Le village s'étend sur la côte au milieu des blocs de granit ; la jetée qui facilitait le débarquement des denrées est presque détruite, et le port à peu près dépeuplé. Le joli bassin de Penpoul peut contenir une soixantaine de barques et quelques navires de 130 à 140 tonneaux : ils approchent à 90 brasses du rivage. Le fond de la rade est de galet ; le port assèche à toutes les marées ; et la mer se retire à trois quarts de lieues de Penpoul. Le riche point de vue dont on jouit sur le rivage s'embellit en avançant vers l'île de Sainte-Anne. Saint-Pol s'élève avec majesté sur la côte, dominée par de grands bâtimens et ses clochers. Vous avez sur la droite l'île de Callot, des terres avancées, le moulin, le clocher de Plouganou ; au loin la côte de Treguier, terminée par des rochers noirs qui se perdent à l'horizon ; en face est l'île Sainte-Anne. Lorsqu'on a doublé ce rocher, on découvre une mer immense coupée d'écueils, pittoresquement disposés, nus, brisés, arrondis, battus par la tempête ; des varechs, des mousses croissent sur leurs flancs ; au dessus de leurs cimes voltigent, en poussant des cris aigus, les goëlans, les mauves, les mouettes.

La vue s'étend encore sur Ros-Istan, Levern, la tour blanche et les milliers de brisans qui défendent nos côtes. Plus loin est le château du Taureau, prison d'état. Dans un cachot de cette prison a langui pendant 27 ans un malheureux, victime d'une funeste méprise. Un homme appartenant à une famille de distinction avait voulu empoisonner, dans un festin, son père, sa mère et son épouse. Le supplice réclamait le coupable; mais sa famille obtint une lettre de cachet pour le faire enlever sans éclat. La lettre de cachet est remise à un exempt, qui se trompe d'individu, et va arracher à sa femme et à ses enfans un honnête citoyen, qu'il conduit au château du Taureau. Le crime du prétendu coupable est détaillé dans toute son horreur au gouverneur; le malheureux est enfermé dans un cachot que l'eau, filtrant à travers le sable, remplissait à toutes les marées; un peu de pain noir et de l'eau lui sont donnés, à peine en quantité suffisante pour soutenir sa triste existence. C'est dans cette cruelle situation que ce malheureux passa plus de 27 ans. Il était devenu un objet de curiosité pour tous les étrangers qui passaient au château du Taureau.

Un négociant de St.-Malo fut frappé de la candeur, de la tranquillité d'âme de cet homme, qu'on chargeait de tant de forfaits: il l'interroge, lui parle du crime dont on l'accuse. L'infortuné avait ignoré jusqu'alors le motif des barbaries qu'on lui faisait subir; la surprise, l'effroi, qui se peignirent sur son visage en entendant cette étrange confidence, ses exclamations, les explications qu'il donne ensuite sur son état, sa famille, ne laïssent sur l'innocence du condamné aucun doute au négociant qui, pénétré d'horreur, vole à Paris, et parvient à faire rendre la liberté au malheureux prisonnier.

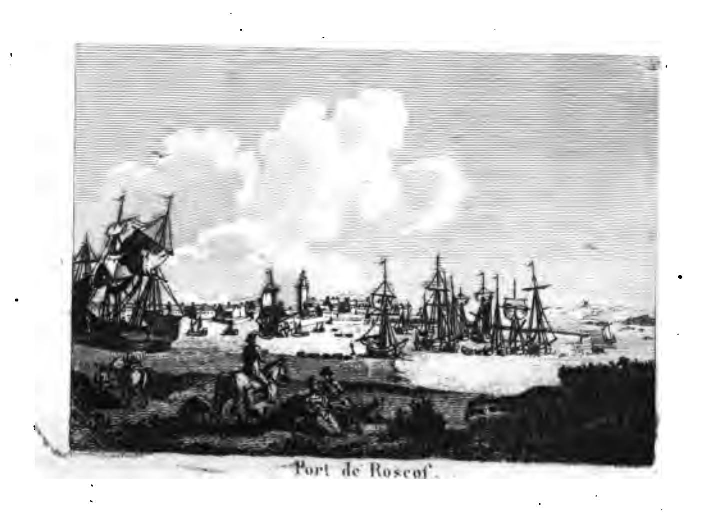
Ce négociant de Saint-Malo n'eut pas le même succès chez un ministre dans l'hôtel duquel il s'était rendu pour solliciter la mise en liberté d'un de ses amis, qui, par une méprise semblable, avait été jeté dans un cachot.

La victime était parvenue à lui adresser une lettre dans laquelle elle lui peignait sa position, et établissait l'erreur matérielle d'une manière évidente. « Prends la poste, lui écrivait-il, et va voir à Paris mon ami d'enfance, M.***., il est le bras droit du ministre: il s'empressera de me délivrer. »

Ce négociant arrive à Paris, est admis à l'audience du chef de division à qui il expose sa mission et tous les faits qui prouvent l'innocence du prisonnier.

« Je connais beaucoup M.***, répond le principal commis, c'est mon ami intime; et je ferai tout pour lui être utile. — Ah! Monsieur, notre ami commun ne m'a pas trompé! Vous êtes bien l'homme affable, cordial et obligeant qu'il m'a dépeint. Je vais donc jouir du plaisir d'embrasser ce cher ***! — Un moment, un moment vous allez un peu trop vite : puisqu'il n'est arrêté que par l'effet d'une méprise, il n'a besoin de la protection de personne pour se tirer d'affaire. J'ai du crédit, certes, beaucoup de crédit; mais il faut le réserver pour une occasion plus importante. Dites-lui bien qu'alors rien ne me coûtera pour l'obliger, et qu'entre nous c'est à la vie et à la mort. »





Port de Roscof.

CHAPITRE V.

Roscoff. — Récolte dangereuse du goëmon. — Contrebandiers. — Ile de Bas. — L'amiral Penhoat. — Village englouti. — Lesneven. — Pontusval. — Ponguerneau. — Bords inhospitaliers. — Pointe Saint-Mathieu. — Départ des vaisseaux.

Roscoff, à une lieue de Saint-Pol, est un port peu important, quoiqu'avantageusement situé ; il pourrait contenir un convoi de cent barques ou navires, et deux ou trois frégates. Il faisait jadis un assez grand commerce de graine de lin. Il était même devenu, avant la révolution, l'entrepôt d'un commerce considérable avec l'Anglais. Des vaisseaux interlopes venaient y prendre des vins, des eaux-de-vie, du thé, qui s'introduisaient en fraude en Angleterre. Une cinquantaine de *lougres*, de *slops* et de bateaux se rendaient à Roscoff ; ils y chargeaient des eaux-de-vie, du vin et du genièvre. Ces liqueurs étaient renfermées

dans de petits barils de trente à quarante pots. Ces barils étaient liés par un cordage et mouillés sur un câble. Lorsqu'on arrivait près des côtes, à l'approche de la douane, on les jetait à la mer; ils étaient par ce moyen dérobés aux yeux des commis ; et la nuit, lorsque les visites étaient terminées, les contrebandiers venaient les chercher. Vis-à-vis du port, on aperçoit l'île de Batz, dont l'étendue en longueur est d'une lieue sur trois quarts de lieue de largeur. Les brisans qui la défendent sont d'un abord très difficile. On compte dans l'île trois villages, environ huit cents habitans, et une petite garnison destinée à défendre ses côtes. L'est est coupé de rochers; mais, dans la partie de l'ouest, s'étend une plaine assez bien cultivée. On fume les terres avec le *goëmon*, espèce de plante marine qui croît sur les rochers, et que les vagues jettent sur le rivage ; ce n'est qu'à travers les plus grands périls que les malheureux cultivateurs peuvent se procurer cet engrais. Voici la description que donne un voyageur de la *pêche du goëmon*. C'est au moment de la tempête, dit-il, dans la plus profonde obscurité, dans les nuits affreuses de l'hiver, que tous les habitans de ces contrées,

hommes, femmes, filles, enfans, y sont particulièrement occupés. Point de récolte sans goëmon; et c'est la nuit surtout qu'ils le ramassent. Ils sont nus, sans souliers, sur les pointes des rochers glissans, armés de perches, de longs rateaux, et retiennent, étendus sur l'abîme, le présent que la mer leur apporte, et qu'elle entraînerait sans leurs efforts. Ils font sur ce terrain glissant, au milieu des dangers, des chutes fréquentes. Souvent, sous une pluie d'orage, la figure coupée par les frimas et par les vents, les yeux brûlés par les particules du sel qui s'élèvent dans l'atmosphère, on les voit rassembler le varech limoneux, le lier en mulons, presser cette masse infecte, le traîner avec la portée des vagues. Quelquefois la récolte du goëmon se fait à l'aide de la marée : lorsque la mer est retirée, l'habitant du rivage réunit en monceaux le varech laissé sur le rivage, l'entassè sur huit cordes assujetties à un tonneau vide ; et, lorsque la mer retourne au rivage, il se place sur ce radeau, le conduit, le dirige à travers les écueils à l'aide d'un long bâton ferré. Souvent les cordes sont rompues, les malheureux s'abîment et se noyent. S'ils se sauvent au

milieu de ces plantes qui surnagent, embarrassent et gênent leurs mouvemens, ce n'est que par des efforts extraordinaires. Souvent un coup de vent les éloigne du rivage ; la mort les attend en pleine mer.... Lorsque le ciel est favorable, ils sont paisiblement portés vers la terre et s'avancent à genoux, les mains jointes, sous la garde de saint Goulven ou de tout autre sacré protecteur de leurs rivages.

Le canal de l'île de Batz est une excellente relâche pour tous les convois de la Manche ; ils n'y craignent que le vent d'ouest.

L'île de Batz fut ravagée en 1388 par les Anglais. On assure qu'en 1648 cette peuplade n'avait qu'une idée confuse de la religion catholique, et que Michel Noblet en devint l'apôtre à cette époque.

En revenant à Roscoff, nos voyageurs virent pêcher des mulets, des bars, des soles, des rougets, des anguilles, quelques turbots, des plies, des écrevisses, des chevrettes, des homars, des huîtres excellentes, des vielles, des lieues, des sardines.

C'est à Roscoff, dit M. de Valcourt à ses enfans, en quittant cette ville, que le *célèbre* amiral de Bretagne Penhoat, après le réta-

blissement de cette ville, brûlée en 1374 par les Anglais, rassembla une armée navale, avec laquelle il battit celle de l'Angleterre à la hauteur de St.-Mathieu.

Aux environs de Roscoff, M. de Valcourt fit encore remarquer à Jules et à Charles un canton nommé les Sables-Blancs. Au milieu de cette plaine, leur dit-il, que vous voyez aujourd'hui couverte d'un sable uni, s'élevait un village, dont on apercevait encore, il y a un certain nombre d'années, le clocher et quelques cheminées. Il fut englouti par une de ces pluies de sable semblables à celles dont vous avez vu la description dans diverses relations de voyageurs. Chaque jour cette montagne de sable s'accumule; elle couvre l'église de Tremenach, dont on se servait, il y a quelques années. La jolie ville de Saint-Pol-de-Léon et les champs fertiles qui l'environnent seront bientôt ensevelis, si, par les efforts de l'industrie, on ne parvient à les sauver.

Les voyageurs se rendirent à *Lesneven*, et de là à Brest. Le trajet leur offrit quelques observations singulières sur les mœurs et le costume des habitans. Les côtes sont gar-

nies de rochers qui s'avancent au loin dans la mer; elles sont coupées par une infinité d'anses sablonneuses. *Pontusval*, *Plonguerneau*, sont deux petits ports qui reçoivent des barques de soixante à quatre-vingts tonneaux. A l'extrémité de Pontusval est le port nommé le *Carrejou*, dont la rade a plus d'un quart de lieue de longueur; il peut recevoir des bâtimens de trois cents tonneaux, pourvu qu'ils souffrent l'échouage. Les naufrages y sont communs, et entretiennent parmi les habitans un amour du pillage que rien n'a pu détruire. Ils se précipitent sur la proie que la mer leur amène avec la brutalité et la férocité des tigres : on ne peut la leur arracher. Il n'est guères d'années que de gros bâtimens ne viennent échouer sur ces parages. Les minéraux abondent sur ces côtes; on y remarque aussi plusieurs monumens druitiques, entre autres quelques-unes de ces aiguilles nommées en langage du pays *ar men ir*, et qui étaient, dit-on, consacrées au soleil.

Porshal, *Argenton*, *Alberildue*, *Porspol*, sont de petits ports où mouillent des barques de deux à trois cents tonneaux.

D'Alberilduc, les voyageurs s'embarquèrent pour l'île d'Ouessant. Les côtes d'Ouessant sont très escarpées, inaccessibles, si l'on n'en excepte quelques anses où l'on peut débarquer.

La population générale de l'île était de quatorze à quinze mille personnes avant la révolution : c'est le séjour de la médiocrité, de la paix et de l'hospitalité. Les habitans en sont presque tous marins; les femmes y cultivent la terre; les chevaux y sont extrêmement petits, quoique légers et vigoureux; les mœurs, les habitudes, les productions sont à peu près les mêmes dans cette île que dans celle de *Batz* et sur les côtes.

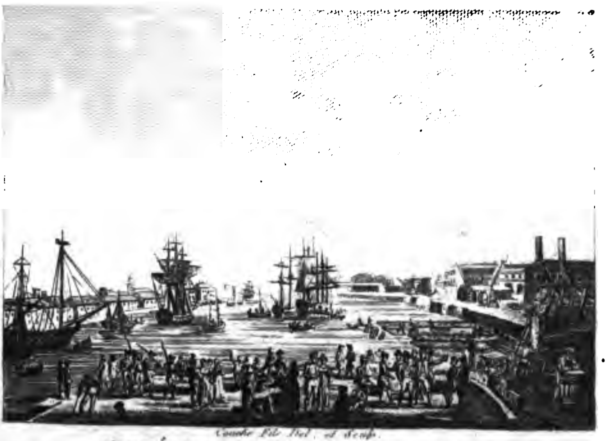
Les filles y font toutes les démarches nécessaires à leur mariage : elles vont, sans autre explication, demander à dîner à la famille de leur amant; l'amant, pour toute réponse, conduit au cabaret le père ou le tuteur de la fille : le mariage n'a plus besoin alors que des formalités civiles et ecclésiastiques.

M. de Valcourt reprit terre au *Conquet*. Ce port peut contenir soixante bâtimens de cent tonneaux. La droite est fermée par une pointe de terre ou péninsule qui la sépare de la plage

pardonnez-nous, s'écria-t-il, en se jetant aux pieds du vieillard; nous vous ramenons vos enfans, ils sont dans vos bras, ils ne vous quitteront plus! — O mes enfans! dit le père, je vous pardonne, mais vous m'avez causé bien des peines! » Et, prenant le bras du matelot et la jeune fille, il s'éloigna du rivage.

Cette scène avait vivement piqué la curiosité des jeunes gens. Ils interrogèrent des spectateurs qui paraissaient connaître le vieillard. Ils apprirent que le jeune matelot, dont ils avaient deviné le sexe, était sa fille.

Désespérée de voir partir son amant que le service appelait sur les vaisseaux de l'état, elle avait quitté les habits de son sexe, et s'était embarquée sur le même navire. Dans un combat contre un corsaire, elle avait eu le bonheur de sauver la vie au jeune homme; mais, blessée elle-même, son sexe n'avait pu rester caché; et elle revenait avec son amant sous le toit paternel, où l'attendait le bonheur d'une union d'autant plus douce que son père allait la bénir.



Couché Fils Del. et Sculp.

L'INTÉRIEUR DU PORT DE BREST.

CHAPITRE VI.

Brest. — Rocher de Bertheaume. — Pont aérien. — Goulet. — Le Mingan. — Perte du vaisseau *le Républicain.* — Autre événement terrible. — Aspect de la rade et du port. — Établissemens de marine. — Chantiers. — Bassins de construction. — Vaisseau lancé à l'eau. — Le bagne et les forçats. — Episode de La Peyrouse.

Ici, dit M. de Valcourt, commence l'ouverture de la rade de Brest, nommée goulet à cause de sa forme, qui va toujours en s'élargissant dans l'intérieur de la rade; nous pouvons rejoindre la ville de Brest, en suivant la côte. Mais, avant de quitter le promontoire, jetez un coup d'œil sur le rocher de Bertheaume, isolé, coupé à pic, et élevé de deux cents pieds au dessus de la mer qui baigne sa base; un pont singulier le joint à la côte, dont il est éloigné de cent cinquante pieds. Ce pont consiste en deux câbles, sur lesquels glisse une espèce de barque aérienne, qu'on fait avancer

à l'aide d'un va-et-vient. Ces câbles ont neuf pouces de circonférence ; on les renouvelle tous les dix ans. Ce n'est pas sans quelque frayeur que, parvenu au milieu du câble, on voit la frêle nacelle agitée par les oscillations du câble, et suspendue au dessus de l'abîme. Avant de quitter l'extrémité de la rade, dirigez vos regards vers la pointe de *Plougastel*, où sont les forts de l'Armorique et du Corbeau. Cette pointe est protégée par la presqu'île de Crozon ; le sable le plus fin borde ses rives, et sert de base aux eaux calmes et transparentes qui les arrosent. Une multitude d'anses, de petits golfes pénètrent dans les terres où règne un printemps éternel. La framboise, la rose, la jonquille, la violette et l'églantier couvrent les champs chargés d'arbres fruitiers. Le cerisier, le pommier, le prunier descendent jusqu'au rivage.

A Plougastel est un puits célèbre, qui baisse quand la mer s'élève, et s'élève, au contraire, quand la mer baisse.

Rapprochons-nous de l'entrée de la rade ; vous voyez que le goulet se rétrécit sensiblement. Remarquez ce rocher, qui partage le goulet en deux parties : c'est le Min-

gan. Sur cet écueil redoutable se perdit, en 1794, le superbe vaisseau *le Républicain*. Ce vaisseau avait reçu l'ordre de partir; quoique l'inclémence de la saison et le mauvais état de la mer rendissent l'ordre intempestif, il obéit. A peine fut-il engagé dans la passe, qu'un vent furieux et contraire l'obligea d'employer toute son intelligence et sa présence d'esprit pour échapper au plus affreux danger. La neige, un froid insupportable, s'opposaient à toutes les manœuvres; la nuit approchait, le pilote assura qu'on avait doublé le Mingan. L'espérance commençait à renaître, quand on sentit que le bâtiment talonnait, et qu'il portait sur un rocher. En vain, pour alléger une masse aussi forte, on employa tous les moyens d'usage; en vain les officiers montrèrent tout le sang-froid, toute l'intrépidité que commandait la circonstance : tous les efforts furent inutiles. Qui le croirait? oubliant le danger commun, trois hommes descendirent dans un canot, seule ressource de l'équipage, et se sauvèrent sans reparaître; un d'eux abandonnait son fils! L'orage redoublait, la carcasse s'ouvrit enfin; par un mouvement presque insensible, l'arrière du vaisseau s'éleva, l'avant fut en-

glouti. Un cri d'effroi se fait entendre, on s'élance dans la chambre du conseil, on s'attache à la galerie : huit cents hommes sont agglomérés, suspendus sans espoir. Le vaisseau descendait encore....; il s'arrêta sur quelques pointes de rochers. Le vent redoublait de fureur; on craignait une autre secousse et la mort qui devait la suivre. Dans cet état d'angoisses, on attendit le jour; des secours vinrent de l'escadre, une grande partie de l'équipage fut sauvée; les capitaines furent mis au château, mais l'équipage, témoin de leur bravoure, de leurs savantes manœuvres, les réclama.

Quarante ans auparavant, un accident plus terrible encore arriva dans cette rade. Des officiers de marine donnaient une fête aux dames de Brest, sur une frégate; tandis qu'on se livrait au plaisir, le bâtiment toucha, et tout fut englouti.

Nous voici sur les bords de la rade de Brest, la plus vaste, la plus sûre et la plus fortifiée de celles que présentent nos côtes. Brest paraît bientôt dans le nord entouré de ses bastions, défendu par mille bouches à feu, couronné d'un château massif.

Les caps, les enfoncemens, les îles variées de forme, les collines de Plouescat, l'embouchure vaporeuse de l'Elorn, des montagnes, lointaines des rivages, à pic et dépouillées, des forêts éparses sur un espace immense, la masse imposante des vaisseaux à trois ponts, la légèreté des frégates, cent pavillons flottant au gré des vents, des milliers de voix, des cris qui se confondent, le bruit du canon roulant sur le rivage, répercuté par les rochers; ces chaloupes énormes à cinquante avirons, guidées par des forçats, ces bricks, ces bâtimens légers, qui coupent comme un trait la surface de l'onde, mille canots en mouvement, offraient aux yeux des voyageurs étonnés, un des spectacles les plus majestueux, les plus imposans qu'il leur avait jamais été donné de considérer.

L'admiration et la surprise des jeunes voyageurs augmentent à mesure qu'ils s'avancent; ils sont sur le port; ils ont dépassé son entrée, qui se ferme, tous les soirs, au moyen d'une forte chaîne, que l'on tend d'une rive à l'autre. Aucune barque ne peut plus pénétrer dans le port, jusqu'à ce qu'un coup de canon annonce l'ouverture de cette chaîne, qu'on a tendue la veille. L'entrée du fort est défendue,

du côté de Brest, par la citadelle, qui s'élève sur un rocher à pic, et du côté de Recouvrance, grand faubourg qui s'élève en amphithéâtre sur la rive opposée, par deux batteries formidables, dont l'inférieure est à barbette. Là sont placés les signaux, d'où l'on répète ceux que l'on reçoit de l'entrée du goulet, et d'où l'on aperçoit tout ce qui se passe en pleine mer.

Le port de Brest a un canal fort long, mais très étroit; il peut contenir seize vaisseaux du premier et du deuxième rang, vingt-quatre du troisième, dix du quatrième, vingt-six brûlots, flûtes et vaisseaux de charge : en tout soixante-quinze bâtimens, sans compter cependant une multitude de corvettes, de cholans, de chaloupes et mille canots nécessaires au service. Dans toute la longueur de ce canal, et dans le milieu de son courant, reposent, à la file et sur deux rangs, tous les vaisseaux de guerre; quand ils sont désarmés, fortement assujettis sur deux câbles, des tentes énormes, que l'on nomme *chemises*, les garantissent de l'intempérie des saisons et de l'ardeur des rayons du soleil. Arrêtons-nous un instant sur les bords du canal, et examinons rapidement tous les édifices qui nous

entourent, afin d'en prendre au moins une idée générale avant de les visiter.

Vous voyez la machine à mâter réformée et réparée par Petit; elle est placée sur le rivage au bas du château, à la tête du quai. Au moyen de cette mécanique, qui forme une espèce de grand lévier, on enlève ou l'on place en très peu de temps les mâts des plus gros vaisseaux.

En face du quai, du côté de la Recouvrance, sont bâtis des magasins particuliers des vaisseaux, les forges, les hangars et les bassins de construction. Le premier bâtiment que l'on aperçoit en se rendant de l'entrée au fond du port est un grand magasin bâti sous l'intendance de M. de Seine, en 1692; ses salles basses, nommées *Sainte-Barbe*, reçoivent tous les ustensiles utiles à l'artillerie, à l'armement des vaisseaux et des batteries; les deux étages qui les dominent servent d'arsenal et d'ateliers aux ouvriers qui prennent soin des armes. Plus loin vous voyez un corps de vingt-cinq magasins particuliers pour le désarmement de vingt-cinq navires des premiers rangs; on y dépose les câbles, les agrès, les voiles, les ustensiles de calfat, de charpentier; on y découvre ensuite l'arsenal. On appelle arsenal, en ma-

rine, un vaste enclos dans lequel est compris tout ce qui est nécessaire à la construction, l'équipement et la conservation des vaisseaux de guerre; nous visiterons en détail celui de Brest, qui peut passer pour un modèle en ce genre; vous apercevez encore la *corderie*, la *voilerie*, les *magasins de mâture*, d'*agrès* et d'*ancres*. Le *bagne* est un immense bâtiment destiné à loger les forçats.

Après avoir jeté un coup d'œil rapide sur l'ensemble des bâtimens qui forment le port de Brest, M. de Valcourt se rendit avec ses enfans chez un de ses anciens amis qui, prévenu de l'arrivée des voyageurs, était venu au devant d'eux jusqu'à l'entrée du port.

Le lendemain les voyageurs rappelèrent à leur père la promesse qu'il leur avait faite de visiter l'arsenal, et tous trois s'y rendirent accompagnés de M. de Fierval (c'était le nom de l'ami de M. de Valcourt). M. de Fierval les mena sur le bord des bassins, et leur en expliqua l'usage. Les bassins, leur dit-il, sont d'une invention assez moderne; ils sont destinés à la construction des vaisseaux ou à leur refonte, et aux diverses réparations qui peuvent leur être nécessaires. Brest possède en France le

premier bassin de construction; plusieurs y ont été construits depuis par les soins du célèbre Choquet de Glindu, un des meilleurs architectes du siècle de Louis XIV; il mérite surtout de fixer notre attention : c'est celui au dessous duquel Choquet fit construire un toit regardé comme un chef-d'œuvre de solidité et de légèreté; vous l'apercevez d'ici, et nous pouvons nous approcher pour examiner en même temps la forme du bassin de construction. Comme vous pouvez le voir, ce bassin est une espèce de caisse de maçonnerie de la grandeur des plus gros vaisseaux, et creusée en terre au dessous du niveau de l'eau des plus hautes marées, c'est-à-dire de vingt-cinq à trente pieds; le fond est garni d'un plancher solide sur lequel est placée une longue pièce de bois destinée à recevoir la quille du vaisseau en construction; la quille s'emboîte encore dans des pièces de bois endentées; et le vaisseau est soutenu tout autour par des arcs-boutans nommés pontilles; le bassin n'a qu'une ouverture qui regarde la mer. Cette ouverture est fermée par une porte à deux battans de la hauteur de tout le bassin, et présentant une forme demi-circulaire du

côté de l'eau pour lui opposer plus de résistance; cette porte, roulant sur des gonds épais, et plutôt formée de madriers que de planchers, est si hermétiquement fermée que l'eau ne filtre pas à travers les joints des battans. Veut-on faire entrer un vaisseau pour le radouber, on ouvre cette porte : alors l'eau entre insensiblement. Lorsque la mer est parvenue à sa plus grande hauteur, on introduit le vaisseau dans le bassin; lorsque le flux a entraîné l'eau qui le remplissait, la porte est refermée, et l'on travaille aux réparations dont il a besoin : on se sert du même moyen pour le faire sortir du bassin. Mais la plus grande partie des vaisseaux n'est pas construite ainsi dans des formes ou des bassins: ordinairement ils sont posés sur un plancher incliné sur la mer, qu'on nomme *cale de construction;* je vois d'ici une de ces cales sur laquelle est placé un vaisseau qui doit être lancé aujourd'hui. La *cale* est une espèce de grillage uni, long de trois cents pieds, sur une inclinaison d'un pouce par pied; sur ce plancher, composé de madriers de chêne, sont placés les *tins*, et sur les *tins* la quille du vaisseau en construction; vous ne pouvez

pas apercevoir ces *tins* ici, parce qu'ils ont été enlevés, la construction du vaisseau étant achevée. M. de Fierval fut interrompu ici par le bruit de la musique (c'étaient les ouvriers du chantier, avec des violons à leur tête, qui venaient lancer le vaisseau); tout avait été préparé d'avance. Les *tins* ou *choquets* sur lesquels reposait le vaisseau pendant sa construction avaient été brisés; on l'avait également débarrassé de cette forêt d'*étançons* et d'arcs-boutans qui le tenaient en équilibre. Le vaisseau reposait sur son *berceau* (c'est ainsi qu'on nomme deux poutres énormes placées des deux côtés de la quille du vaisseau, séparées de quelques pieds), l'*arrière* tourné vers la mer; de distance en distance des câbles entrelacés et fortement noués vont de l'une à l'autre de ces deux poutres. Sur ces câbles repose la quille du vaisseau qui se trouve ainsi suspendue entre elles; c'est sur cette espèce de traîneau et avec lui que le vaisseau doit glisser sur le plan incliné du chantier; afin de faciliter ce mouvement, le dessous des poutres du *bas* avait été fortement frotté de suif, ainsi que le plancher de la *cale*. Deux câbles fortement attachés à la terre et passant par

les *écubiers*, vont correspondre aux cabestans établis dans l'intérieur du vaisseau; ils sont destinés à modérer l'action trop vive du vaisseau lorsqu'il descend à l'eau, parce que, se déroulant à mesure qu'il s'élance, ils présentent toujours quelque résistance; deux faibles arcs-boutans placés devant le berceau arrêtaient seuls cette masse imposante. Nos voyageurs avaient examiné toutes ces choses avec attention; la musique se tait un instant; puis tout à coup le signal est donné *; un charpentier aussi leste qu'adroit s'élance, frappe d'un coup de hache ce dernier arc-boutant. A la vue de l'action du charpentier, une involontaire terreur échappe aux spectateurs; si, par un mouvement brusque et rapide, il ne se jette en arrière, la masse menace de l'écraser : un faux pas, un instant de trouble peut causer sa perte; cependant il frappe. A peine

* On n'emploie presque plus aujourd'hui, pour briser l'arc-boutant, ce moyen qui compromet la vie du charpentier chargé de donner le coup de hache; on applique sur les côtés du navire un levier dont l'effort brise les arcs-boutans.

l'a-t-il entamé que le vaisseau, entraîné par son propre poids, glisse avec le bec qui le soutient; il fait entendre en partant un sifflement épouvàntable, auquel répond une musique bruyante. Le vaisseau marche, ou plutôt il vole; la fumée, la flamme même qui s'élèvent du chantier annoncent la rapidité de son mouvement et l'étonnante action du frottement. Déjà la masse a touché les eaux, le berceau s'enfonce, le vaisseau surnage; la place immense qu'il vient d'occuper dans l'onde fait refluer les eaux; les vagues qu'il soulève s'agitent autour de lui, blanchissent d'écume ses flancs vierges encore; et l'oscillation des flots qu'il déplace va balancer au loin les vaisseaux tout à l'heure immobiles; mille cris de joie se font entendre sur la rive; on retire sur le rivage, à l'aide des câbles qui le retiennent, le berceau qui s'échoue sur la rive; une foule de barques entoure le nouveau bâtiment. Cette scène imposante, ce vaisseau couvert de lauriers frappèrent d'admiration les deux jeunes gens. Charles se rappela ces belles strophes d'un poëme moderne et les récita à son frère.

LE VAISSEAU.

Fils des forêts, et roi des ondes,
Salut! ô magnifique et rapide vaisseau,
Toi, dont le vol hardi sur les plaines profondes
Devance le vol de l'oiseau!

Tu cours, emporté par l'audace,
Du bord par le soleil sans relâche brûlé,
Jusqu'au bord où s'étend la ceinture de glace
De l'âpre et sauvage Thulé.

Ta fierté se rit de l'orage
Qui soulève le gouffre entr'ouvert sous tes pas;
Vainement l'aquilon te poursuit de sa rage:
L'aquilon ne t'arrête pas.

Ta voile, en franchissant les ondes,
Sème au loin tes bienfaits laissés de ports en ports;
C'est par toi que sans fin commercent les deux mondes,
Dont tu dispenses les trésors.

Si la sombre voix de la guerre
Retentit et t'appelle à des jeux plus sanglans,
Tu fais à l'ennemi redouter le tonnerre
Que tu recèles dans tes flancs.

A peine tes bronzes mugissent,
Que bientôt d'Albion les guerriers engloutis,
Sous leurs mâts enflammés, roulent, s'ensevelissent
Dans les abîmes de Thétis.

Fils des forêts, et roi des ondes,
Salut! magnifique vaisseau,
Toi, dont le vol hardi sur les plaines profondes
Devance le vol de l'oiseau.

CHÊNÉDOLÉ.

Les voyageurs se dirigèrent ensuite vers le bagne.

Le bagne de Brest est celui où l'on ait pour la première fois allié la propreté, la sûreté, aux principes de l'humanité.

L'étendue du bagne se sépare en quatre salles qui peuvent recevoir deux mille forçats, ou quatre bandes de cinq cents hommes. Les pavillons placés aux extrémités dominent sur les salles et les surveillent.

Chaque salle a ses cuisines, ses latrines et ses fontaines : un mur de quatre pieds d'épaisseur les partage. De quatorze en quatorze pieds, il est coupé par une porte de cinq pieds de large ; entre ces portes, les *tolas* ou lits de camp sont placés : cette distribution, très avan-

tageuse, empêche les forçats de percer les murs de face par lesquels ils se sont évadés jadis; ils ont la facilité de se rendre aux latrines sans qu'on soit obligé de détacher la chaîne qui toute la nuit les attache à leur lit. Le mur contient dans son épaisseur une latrine en forme de niche qui se nettoie aisément à l'aide d'un robinet; des ventouses qui se terminent au dessus du toit purifient l'air. Dans le milieu de chaque salle on a ménagé une cuisine de dix-sept pieds de long sur quatorze de large, entourée de grilles de fer, pour ôter aux forçats l'occasion de soupçonner l'infidélité de ceux qui les servent.

Le bagne est éclairé toute la nuit, même dans son intérieur; les fanaux sont placés hors de la portée des forçats; et des pertuisaniers les surveillent sans cesse.

Au pied de l'escalier est une porte de fer de neuf pieds; son extrémité, terminée en demi-cercle, est ornée d'une grille, de *chaînes*, *manilles* et *chaussettes* de fer rond que les forçats portent aux pieds.

Jules et Charles virent les forçats rentrer du travail: une veste grise, un pantalon de même couleur, une calotte rouge, formaient tout

leur costume ; ils étaient attachés deux à deux à une chaîne assujettie au dessus de la cheville du pied, par un anneau de fer.

Afin d'écarter l'impression de tristesse que la vue du bagne avait laissée dans l'âme de nos voyageurs, M. de Fierval les entretint des faits historiques que rappelle le port de Brest : il leur parla des expéditions les plus importantes qui en étaient parties. Ce fut de Brest, dit-il, que sortit le voyageur La Peyrouse, dont la disparition a si long-temps occupé les bouches de la renommée *.

---

* . . . .

La Peyrouse après Cook s'empare de l'histoire,
Et, modeste héritier de son projet savant,
Sur sa trace immortelle expire en le suivant.
Hélas! il s'éloignait en quittant sa patrie,
Quand Louis, d'un front calme et d'une ame attendrie :
« Vous allez, lui dit-il, aux yeux de nos rivaux,
« Porter le nom français chez des peuples nouveaux ;
« Je veux qu'on leur en laisse un souvenir auguste :
« C'est peu d'être puissant, soyez bon, soyez juste ;
« Je hais le triste orgueil de ces lauriers cruels
« Qu'ont arrosés les pleurs et le sang des mortels.
« Adieu, le sort jaloux peut tromper la prudence :

Ce fut devant la rade de Brest qu'eut lieu le combat naval du 1er juin, 1794 : nous ne

---

« Mais je suis satisfait si dans ce globe immense,
« Instruit par vos leçons, par vos soins généreux,
« Un seul homme devient plus sage ou plus heureux. »
Tel fut l'adieu touchant de son cœur magnanime.
O de nos temps affreux mémorable victime!
Monarque infortuné, digne d'un autre sort,
Méconnu dans ta vie, immortel par ta mort,
Tu ne reverras plus ce ministre fidèle.
De ces douces vertus dont tu fus le modèle,
Il va porter l'exemple au nouvel univers :
Déjà sous ses vaisseaux blanchit l'azur des mers.
La Peyrouse soupire, il contemple, il salue
Des rochers de Penmark la stérile étendue,
Et la France qui fuit sous le sombre horizon.
Trois fois les matelots crurent que l'aquilon,
Dans le calme des vents, mugissait sur leurs têtes,
Trois fois l'oiseau plaintif, messager des tempêtes,
Au sommet de ces rocs s'offrit à leur regard,
Et de son cri sinistre effraya leur départ;
Et qui, prêt à chercher, sous les ondes émues,
De la terre et des flots les bornes inconnues,
N'a pas senti son cœur à ce moment fatal,
Frémir et s'attacher au rivage natal?

rappellerons pas tous les détails de cette funeste journée, mais nous nous croirions coupables

---

Le plus brave guerrier, quand la Parque jalouse
Le ravit lentement à l'amour d'une épouse,
N'aborde point, sans crainte et sans être agité,
La nuit de l'avenir et de l'éternité
Tel se présente à nous, immense, solitaire,
Cet Océan glacé qui borne l'hémisphère,
Et qui de Cook lui-même arrêta les destins.
La Peyrouse, affermi dans ses nobles desseins,
Des maux qu'il va braver détourne le présage.
Il s'éloigne ; et bientôt une plus douce image
Ramène par degrés le calme dans son cœur.
Sur ces bords où jadis l'Européen vainqueur,
Demi-dieu malfaisant, précédé du tonnerre,
Descendait entouré des fureurs de la guerre,
Ministres de la paix, sous les drapeaux de Mars,
Nous portons aujourd'hui le principe des arts,
Le fer agriculteur et les biens qu'il enfante.
Un héros va semer de sa main triomphante,
Sous un ciel inconnu, dans le sein des frimas,
Les végétaux féconds, trésors de nos climats
Des mers d'Otaïti le timide insulaire,
Le Zélandais sauvage et l'homme solitaire,
Qui sous l'astre du nord, par le destin placé,

si nous n'offrions à nos lecteurs un de ces traits qui ne se retrouvent que dans les fastes de la gloire française.

Habite de Behring le rivage glacé,
Reçoivent de nos mains ces bienfaits de Cybèle;
Un jour l'agneau docile et la brebis fidèle,
Descendus avec nous chez ces mortels errans,
Leur donneront des mœurs et des goûts différens.
La toison du bélier, sous le chaume paisible,
Adoucira les traits d'un hiver inflexible.
Peut-être même un jour, soumis dans sa fureur,
Le Taureau de Neustrie, ami du laboureur,
Qui, par nous aujourd'hui déposé sur ces rives,
Disperse en mugissant les peuplades craintives,
Au soc de Triptolème attaché par leurs mains,
Viendra civiliser ces farouches humains,
Les unir par les soins d'une heureuse culture,
Féconder les déserts et changer la nature.
La Peyrouse entrevoit cet avenir douteux.
Cependant il voguait sur les flots orageux.
Aux portes du couchant, vers ce triste rivage
Où l'immense Amérique, inconnue et sauvage,
Du char de Calisto semble se rapprocher:
Soudain l'onde à ses yeux se hérisse en rocher;
Autour de ses vaisseaux les vagues bouillonnantes

Le *Vengeur* qui, au combat du 29 mai, avait commis la faute de trop s'écarter de la

---

Roulent des monts de neige et des îles mouvantes;
Le jour fuit, l'autan gronde, et, du pôle voisin,
L'air, la terre et les flots ont fermé le chemin;
L'homme, maître du monde, ici perd son empire:
La Peyrouse s'arrête où la Nature expire.
Mais, bientôt poursuivant ses desseins généreux,
Sur une mer plus libre et des bords moins affreux,
Il ramène sa voile et découvre un asile.
Caché par mille écueils, un port vaste et tranquille,
Dans son bassin, formé par des monts inégaux,
Aux tempêtes du Nord dérobe ses vaisseaux.
Un passage douteux en ouvre seul l'entrée.
Là, d'éternels frimas la terre pénétrée
Couvre un ciel orageux de ses sombres vapeurs;
De lugubres sapins, épars sur les hauteurs,
D'un sourd gémissement attristent les campagnes.
L'hiver, au front de neige, assis sur les montagnes,
Vieillard qu'un doux soleil ne ranima jamais,
Sous son trône de glace affaisse leurs sommets.
Des torrens qu'il fait naître il enchaîne la course,
Les fleuves endurcis s'arrêtent à leur source;
Et des cristaux brillans suspendus aux rochers,
D'une eau froide et limpide abreuvent les nochers;

ligne, avait juré de la réparer. Abordé par le vaisseau anglais le Brunswich, et bientôt en-

---

Pour la première fois l'ancre a touché ces rives.
Bientôt des maux soufferts les traces fugitives
S'effacent par les soins des prudens nautonniers:
Accueillis et guidés par les mortels grossiers
Dont ce climat sauvage a nourri l'indigence,
De leurs noires forêts ils troublent le silence.
La hache retentit sur le coteau bruyant;
Le sapin sous le fer se divise en criant,
Et son bois voyageur du temps et des orages
Sur le flanc des vaisseaux répare les outrages.
On resserre à grand bruit leurs membres entr'ouverts;
D'une gomme fumante ils sont déjà couverts;
L'aiguille industrieuse a parcouru les voiles;
Et, quand l'astre des nuits brille entouré d'étoiles,
La Peyrouse qui lit sur son front radieux
Les rapports mutuels de la terre et des cieux,
Léguant à ses rivaux son exemple et sa trace,
Du port qu'il a trouvé leur indique la place.
Il fixe dans ces lieux, pour prix de ces travaux,
Une route au commerce, un asile aux vaisseaux.
Veut que ces tristes bords qu'un jour plus triste éclaire,
Du grand nom des Français illustrent leur misère,
Et, de nos pavillons préparant le retour,

touré par deux autres vaisseaux, il soutint longtemps un combat que l'excès de la valeur pou-

---

Des rivages du port dessinent le contour.
Confidens du projet mûri par sa prudence,
Sur deux frêles canots qu'un vent léger balance,
Ses braves compagnons vont, la sonde à la main,
De ces flots inconnus interroger le sein.
Ici le plomb, chargé d'une gomme onctueuse,
Recueille au fond des eaux la terre limoneuse
Que l'ancre ira choisir pour se fixer au port;
Là le sable léger tromperait son effort,
Ou les coraux aigus qui hérissent l'arène,
Des câbles déchirés rompant enfin la chaîne,
Du nocher confiant puniraient le sommeil;
Tous ces points sont marqués. Les rayons du soleil
Déjà doraient les monts de leur pâle lumière;
Quand, laissant tout à coup la rade hospitalière,
D'Escure, qui préside à ces travaux divers,
Dirige sa nacelle au sein des vastes mers.
Il approche; bientôt des vagues effrayantes
L'entraînent sans retour vers ces roches bruyantes,
Dont les flancs prolongés se cachent sous les eaux,
Ferment d'un triple écueil l'asile des vaisseaux.
Le canot disparaît, sous le flot qui bouillonne,
Dans ce gouffre écumant que la mort environne.

vait seul rendre égal. Les Anglais faisaient contre lui un feu si meurtrier, que bientôt

---

De leur fatal naufrage embrassant les débris,
Voyez-vous ces soldats? entendez-vous ces cris,
Mêlés au bruit lointain des rochers et de l'onde?
Les voyez-vous lever sur l'abîme qui gronde
Leurs bras appesantis, dont le dernier effort
Cherche encore une main qui s'attache à leur sort?
O de l'honneur français modèles et victimes,
Frères infortunés, compagnons magnanimes,
Qui, nourris par Plutus, par ce dieu sans pitié,
Gardez encore un cœur sensible à l'amitié.
Trop généreux Laborde! ô vous dont la mémoire
Vit avec la Peyrouse et partage sa gloire!
D'Escure vous appelle! ils ont volé tous deux;
Le gouffre dévorant s'est refermé sur eux.
Hélas! ni leurs talens, ni leur vaine opulence,
Ni d'un père abusé la superbe espérance,
Ni les vœux supplians de la plus tendre sœur,
N'ont pu de leur destin désarmer la rigueur.
Oh! quel deuil couvrira la patrie alarmée!
Que de pleurs vont couler, dès que la Renommée,
D'un récit trop sincère étonnant l'univers,
De la Peyrouse errant lui dira les revers!
Tous les cœurs sont émus de ses nobles disgrâces,

l'équipage se vit réduit de moitié. Tous ces braves, emportés par la mitraille, périssaient après avoir fait des prodiges de valeur.

Sur le tableau du monde on veut suivre ses traces ;
Des amis qu'il n'a plus on y grave le nom :
De Langle, Pierrevert, toi surtout Lamanon,
De la plus douce erreur déplorable victime,
Toi qui, toujours trompé par un zèle sublime,
Nous vantais les vertus du sauvage inhumain,
Qui, comblé de tes dons, te déchira le sein.
Les vents ont dispersé ta cendre inhonorée;
Mais que vois-je? ô douleur! une femme éplorée
Est assise au sommet de ces rochers déserts
Que la vieille Armorique oppose aux flots amers.
Les regards attachés sur l'onde menaçante,
Elle croit voir encor la voile blanchissante
Qui loin d'elle emporta le charme de ses jours.
Infortunée, hélas! plus d'espoir, plus d'amours!
N'entends-tu pas l'oiseau précurseur de l'orage,
Qui, du jeune Céix rappelant le naufrage,
D'un vol précipité rase les flots mouvans,
Et mêle un cri lugubre au murmure des vents?
O nouvelle Alcyone! ô jeune et tendre épouse!
Fuis ces bords désolés; non, jamais La Peyrouse
Ne viendra recueillir sur ton front agité
De ses vastes travaux le prix trop mérité.

Le vaisseau français oppose la résistance la plus opiniâtre ; son artillerie, servie avec autant

---

Que lui sert-il d'avoir, en sa course héroïque,
Parcouru les deux mers qui ceignent l'Amérique,
Et d'assembler pour nous, sur ces hardis vaisseaux,
Les tributs réunis de la terre et des eaux ?
Il approchait du terme, et la palme était prête.
Conquérant pacifique, on eût orné sa tête
De la fleur immortelle et des lauriers flatteurs
Que l'humanité sainte offre à ses bienfaiteurs.
Tout à coup le soleil, au bout de sa carrière,
D'une couleur sanglante a souillé sa lumière ;
Sur son axe éternel le globe suspendu
S'ébranle, et de Rimor l'insulaire éperdu
Contemple avec effroi les dépouilles flottantes
Que l'ouragan vomit sur ces rives tremblantes.
Où sont ces deux vaisseaux que j'ai vus si long-temps
D'un monde encore douteux chercher les habitans,
Et porter aux humains, sur les vagues rebelles,
Des trésors inconnus et des vertus nouvelles ?
Les peuples effrayés ignorent leur destin ;
La France aux flots émus les redemande en vain :
L'intrépide amitié, qui s'attache à leurs traces,
Aborde en les suivant les écueils et les glaces ;
D'une mer infidèle embrasse le contour,
Et, du pôle étoilé jusqu'aux portes du jour,

d'habileté que de précision, force le Brunswick de s'éloigner ; mais les deux autres vaisseaux

---

Interroge à grands cris dans sa douleur amère,
Et les deux Océans, et le double hémisphère :
Tout est sourd et muet à ses tristes accens.
Quoi ! dans ces deux climats, chez ces peuples naissans,
A la voix d'un ami n'est-il rien qui réponde?
Ah ! je n'entends que trop le silence du monde.
O Fortune ! ô néant ! illustre malheureux !
Celui dont les efforts et les soins généreux,
Et de l'homme et des arts agrandissant l'histoire,
Remplissaient l'univers attentif à sa gloire,
Tombe, prêt à toucher le terme désiré,
Palinure nouveau, sur un sable ignoré !
 Ah ! si le sort jaloux, par un dernier outrage,
A voulu que son ombre, errant sur le rivage,
Implorât vainement la faveur d'un tombeau,
Du moins qu'à sa mémoire un hommage plus beau,
Par la patrie offert, loin des regards profanes,
Trompe sa destinée, et console ses mânes.
Qu'ún cénotaphe simple, image de ses mœurs,
Instruise l'avenir et reçoive nos pleurs,
Dans ce jardin célèbre où la nature entière,
Sans voile, et riche encor de sa beauté première,
Découvrait à Buffon ses sublimes attraits,
Où ce peintre divin saisissait de ses traits

continuent à l'assaillir avec fureur. Le *Vengeur* voit toute sa mâture abattue ; la carène, criblée de boulets, fait eau de toutes parts ; et la cale s'emplit rapidement ; les géné-

---

La majesté féconde et la grâce éternelle ;
Venez, amis des arts : que le marbre fidèle,
Gage de nos regrets dans ces paisibles lieux,
Rappelle la Peyrouse et le rende à nos yeux.
Oui, sous les coups du sort quand pour nous il succombe,
De larmes et de fleurs je couvrirai sa tombe ;
Je veux l'environner de ces arbres touffus,
Emblêmes des climats qu'il avait parcourus.
Réunissons tous ceux dont il aima l'ombrage :
L'utile cocotier, et le bouleau sauvage
Qui remplace Cérès chez le Lapon errant :
Le saule, ami du deuil, qui s'incline en pleurant
Sur l'urne funéraire et l'onde qui murmure ;
Du laurier belliqueux que la noble verdure
Par un dernier trophée honore sa valeur :
Joignez-y le sapin, témoin de son malheur,
Les palmes des héros, l'olive pacifique ;
Et toi, cyprès funèbre, arbre mélancolique,
Arbre religieux, compagnon des tombeaux,
Qui vers l'azur du ciel élançant tes rameaux,
Montres à la vertu, poursuivie et tranquille,
Sa première patrie et son dernier asile.

reux défenseurs du *Vengeur* s'en aperçoivent : le péril est imminent, ils vont périr. Amèneront-ils leur pavillon, se rendront-ils prisonniers pour conserver leur existence? Tous repoussent cette idée et prennent une résolution, terrible à la vérité, mais qui va les couvrir de gloire. Au moment où, le vaisseau s'enfonçant de plus en plus, la dernière batterie est à fleur d'eau, les canonniers lâchent leur bordée, puis remontent sur le pont, attachent leur pavillon, ~~de~~ peur qu'il ne surnage, et les bras levés vers le ciel, agitant en l'air leurs chapeaux, aux cris mille fois répétés de *vive la république! vivent la liberté et la France!* ils descendent comme en triomphe au sein de l'abîme qui s'entrouvre, les engloutit, et devient pour eux la plus glorieuse des sépultures.

Les titres de Brest à la gloire maritime ne consistent pas seulement dans son port: elle est la patrie de plusieurs marins distingués, parmi lesquels nous citerons le comte Linois et Kersaint. Entré à 15 ans au service, le comte Linois se distingua bientôt par plusieurs actions d'éclat, et arriva successivement aux grades de lieutenant de frégate, enseigne de

vaisseau, lieutenant de port. Fait prisonnier par les Anglais, ceux-ci le laissèrent revenir à Paris sur parole, pour être échangé contre Sydney-Smith. Le Comité de salut public se refusa à l'échange, et engagea Linois à rester en France; mais celui-ci, fidèle à sa parole, s'embarqua pour l'Angleterre, et alla se constituer prisonnier à Ravistocg.

Revenu dans sa patrie, il fut nommé chef de division, et fit partie de l'expédition d'Irlande. Nommé contr.-amiral en 1800, Linois contribua à la prise de la frégate le *Succès*, et aux attaques par mer de la forteresse de Porto-Ferrajo et de l'île d'Elbe, qui eurent lieu les 5 et 8 mai 1801. Cette même année, il partit pour Toulon avec une division de trois vaisseaux et d'une frégate, chassa l'ennemi qui était sur la côte, et prit la corvette anglaise, *The Specte*. Ayant ensuite mouillé à Algésiras, il soutint un combat de six heures, contre six vaisseaux anglais et une frégate.

Après avoir transporté en l'an X des troupes à Saint-Domingue, le contre-amiral Linois reçut le commandement des forces navales, à l'est du cap de Bonne-Espérance; il croisa dans les mers de l'Inde, où il fit éprouver des per-

tes nombreuses au commerce anglais ; tombé enfin au pouvoir de ces insulaires, il ne rentra en France qu'en 1804. Le roi le nomma gouverneur de la Guadeloupe ; mais, s'étant prononcé en faveur de Napoléon, à son retour de l'île d'Elbe, il fut traduit devant un conseil de guerre. Acquitté par ses juges, il est depuis resté sans fonctions d'activité.



PORT DE LANDERNEAU,
Vu du quai de St. Julien.

CHAPITRE VII.

Landerneau. — Son port. — Superstitions. — Démon bienfaisant. — Costumes. — Douarnenez. — Pêche aux sardines. — Petite expédition. — Grotte *Queo charivari*. — Hermite Fluminio. — Crozon. — Dinan. — Camaret. — Pointe du Raz. — Enfer de Plogoff. — — Passage des Morts. — Ile de Sein. — Mœurs de ses habitans. — Audierne. — Rochers de Pen-Marck. — Scène de terreur. — L'homme sauvage.

De Brest les voyageurs se rendirent à *Landerneau*, une des plus anciennes villes de Bretagne. Elle tire son nom d'un saint abbé nommé Ernoc dont on sait peu de chose ; elle était autrefois la capitale de la baronie de Léon : elle fut prise en 1374 par Jean IV, duc de Bretagne, qui passa au fil de l'épée toute la garnison qui la défendait ; elle fut encore surprise et pillée en 1592. La rivière d'Elorne se jette dans le port de Landerneau, après avoir traversé cette ville, qui s'élève sur une colline entre deux montagnes. Son aspect est riant et

riche ; la vaste maison appartenant autrefois aux Ursulines domine cette masse d'édifices couverts d'ardoise, et auxquels se mêlent des chênes et des peupliers.

Le port de *Landernèau*, a dit un ingénieur, est un des plus importans du Finistère ; il est protégé par les fortifications et les mouvemens du port de Brest ; les caboteurs des côtes méridionales de la France ne courent pas en temps de guerre, pour entrer à Landerneau, les risques de tomber entre les mains des corsaires ou des vaisseaux qui croisent à la hauteur de la pointe du département ; il servirait aussi très utilement d'entrepôt à celui de Brest ; mais, pour lui assurer ces caractères d'utilité, il serait nécessaire d'opérer quelques travaux suffisamment indiqués par la position des lieux. Les seuls vents qui permettent l'entrée du port sont les vents d'ouest, de sud et de nord-ouest ; le mouillage est de trois ou quatre brasses dans les plus hautes marées.

Comme sur tous les points de la Bretagne, les voyageurs observèrent un grand nombre de superstitions et de traditions populaires, fruit de l'ignorance des habitans de ces cantons ; les croyances les plus ridicules sont sur

tout répandues dans les campagnes. Jules rit beaucoup de quelques histoires de revenans qu'une bonne femme lui raconta du Teus ou du Buguelnos, espèce de démon bienfaisant, vêtu de blanc, d'une taille gigantesque, qui croît encore quand on l'approche. On ne le voit, disait la bonne femme, que de minuit à deux heures; quand on a besoin de ses secours contre l'esprit malin, contre les démons malfaisans, il vous sauve sous son manteau, et vous secourt dans les dangers que quelquefois vous n'avez pas prévus; souvent vous entendez, quand il vous enveloppe, passer avec un bruit affreux le chariot du diable qui fuit à son aspect, en poussant des rugissemens effroyables.

Le vêtement des habitans de ces côtes est le même que dans les autres : de larges culottes et une espèce de capuce. Le deuil se porte en bleu.

Nos voyageurs se rendirent à Douarnenez, après avoir visité en passant le petit port de Faou; ils jouirent pendant ce trajet des sites les plus pittoresques : la côte est partout hérissée de rochers de granit et couverte de taillis. Pendant la révolution, cette contrée

fut long-temps infestée par les troupes de partisans qu'on nommait alors *Chouans*. Un assez grand nombre de hameaux sont dispersés sur la côte de *Douarnenez*. Outre le produit des terres qu'ils cultivent, les habitans retirent encore un très grand profit de la pêche; la mer fournit en abondance des maquereaux, des lieues, des merlans, des mulets, des bars, des soles, des turbots, des plies, des raies, des juliennes. On y pêche la morue, le merle, la poule de mer, le rouget, quelquefois des thons, des esturgeons, des grondins, le strelet, poisson de la Baltique; enfin les loups marins, le homar, l'écrevisse, des souffleurs, le cheval marin, une prodigieuse quantité de marsouins, peuplent les eaux; quelquefois même des baleines viennent y échouer; mais le poisson dont la pêche est la plus productive pour les habitans de Douarnenez est la sardine : presque tous les cultivateurs de la côte ont des magasins destinés à l'apprêt de ce poisson qu'ils pêchent lorsqu'ils ont fini leurs travaux : la seule commune de Douarnenez emploie à la pêche de ce petit poisson jusqu'à quatre cents bateaux; dans les bonnes années, leur produit a quelquefois été de trente-cinq mille

barils, pesant chacun cent-cinquante livres, et de quinze mille six cents barils d'huile : on en exporte une partie pour Nantes, Bordeaux, la Rochelle, Oleron, Rochefort; le reste s'emploie pour l'intérieur de la France.

La pêche des harengs, à laquelle avaient assisté nos voyageurs, et le plaisir qu'ils y avaient goûté, leur donnèrent l'envie de monter sur un des bateaux qui partaient pour la pêche des sardines.

Le bateau était monté de quatre hommes y compris le maître, nommé patron; le pêcheur dirigea sa barque vers la côte de Crozon, vis-à-vis Douarnenez. Partis de grand matin, les pêcheurs se trouvèrent à l'aube du jour dans un endroit où ils savaient que se trouvait une grande quantité de sardines : c'était près du remoux d'un courant, dans un de ces endroits nommés *limes*, où l'eau paraît agitée. Les voiles et les mâts furent amenés; deux matelots se mirent à la rame, moins pour faire avancer le bateau, que pour tenir le bout au vent. Lorsqu'on eut ôté le gouvernail, le maître et le matelot mirent le filet à l'eau par l'arrière, et l'attachèrent au bateau par le bout de la ralingue qui porte les liéges. Pendant ce

temps, l'équipage ramait pour que le filet s'étendît bien dans l'eau. Lorsque la pièce de filet, qui pouvait avoir 40 brasses de longueur, fut bien étendue, et que les bagues de plomb qui la bordaient lui eurent fait prendre une position verticale, on ne rama plus que mollement, et on laissa dériver le bateau.

Jules remarquait, pendant ce temps, une autre opération que faisait un jeune mousse : il délayait, dans un seau plein d'eau de mer, une espèce de bouillie, que le patron, placé à l'arrière, prenait avec une gamelle, et répandait sur l'eau. Cette bouillie, lui dit le patron qu'il interrogeait, se nomme *résure* ou *rogue* : c'est un appât composé d'œufs de morue salés, dont les sardines sont très friandes. Effectivement, on vit aussitôt des milliers de ces poissons remonter à la surface de l'eau, et s'agiter dans tous les sens, pour saisir quelques parcelles de l'appât. Bientôt les liéges du filet commencèrent à s'agiter, et des écailles flottèrent sur l'eau. Peu à peu les liéges s'enfonçaient; le patron le remarqua avec plaisir, et fit répandre dans l'eau une plus grande quantité de résure.

Lorsqu'il crut qu'un assez grand nombre de

sardines étaient maillées, c'est-à-dire accrochées par les ouies, le patron fit encore mettre à la mer, à la suite du premier, plusieurs pièces de filet, qui s'emplirent également. Après trois heures environ, les filets furent retirés, en commençant par les premiers jetés à l'eau. A mesure qu'on les ramenait sur le bateau, les sardines étaient détachées et rassemblées au fond d'une chaloupe.

Le patron fit hisser les mâts et déployer la voile; et on gagna le rivage.

Au lieu de retourner à Douarnenez, M. de Valcourt voulut profiter du rapprochement où était le bateau de la pointe de la Chèvre, pour visiter les grottes situées près de ce promontoire; il descendit, avec ses deux fils et deux des pêcheurs, dans une petite chaloupe qui suivait le bateau pêcheur, et s'avança vers le rivage; bientôt ils distinguèrent de la grotte, nommée par les pêcheurs *queo charivari*, la cave du charivari; l'entrée pouvait avoir trente ou quarante pieds d'élévation. Lorsque la chaloupe y fut parvenue, les jeunes voyageurs, en voyant les gods, les cormorans, les goëlands s'y précipiter et en sortir avec des cris discordans et bruyans, s'expliquèrent facilement la cause

qui avait fait donner à la grotte le nom qu'elle portait. La chaloupe s'arrêta à l'entrée; et les voyageurs descendirent sur le sol de la caverne, couvert d'algues, de coquillages et de sable, qui se trouvait alors à sec; la grotte pouvait avoir trente pieds de profondeur; le jour y pénétrait à peine; et les pêcheurs apprirent à M. de Valcourt que, dans les momens d'orage, la mer s'y précipitait avec fureur. Deux des pêcheurs étalèrent sur la terre les provisions qu'ils avaient apportées avec eux; les autres se mirent à la recherche des œufs d'oiseaux. Jules les aida dans cette perquisition, et fut assez heureux pour découvrir un nid, dans lequel étaient trois œufs, deux fois plus gros que ceux d'un canard: c'étaient des œufs de god, oiseau marin moins gros qu'une poule; les pêcheurs trouvèrent également des œufs de cormorans.

On se plaça autour des mets, sur quelques algues sèches, et toute la troupe mangea avec appétit.

Devant l'entrée de la grotte, s'étendait la baie de Douarnenez; on apercevait le rivage, coupé par des *anses*, tantôt s'avançant dans la mer, tantôt offrant des masses de rochers isolés, sur

lesquels se reposaient les oiseaux de mer. L'île de Tristan apparaissait dans le lointain, surmontée d'une batterie de deux canons. Fontenelle, ce fameux brigand, qui la dévasta sous le règne de Henri IV, s'y réfugia, et s'y maintint long-temps. Henri IV fit démolir, en 1559, les forts de Douarnenez et de l'île de Tristan; et Fontenelle périt sur l'échafaud. Près de l'île de Tristan est un rocher nommé Fluminio, du nom d'un ermite qui l'habita. Voici l'histoire de cet ermite, sur lequel on a fait un cantique :

La mère d'un jeune gentilhomme, ne pouvant le souffrir, le chassa, en lui donnant trente écus. Il part avec les ordres de cacher son nom, et de ne jamais se présenter dans la maison paternelle. L'enfant, le cœur serré, la larme à l'œil, entre dans une église; il voit sur un autel l'image de la Vierge et de Saint-Corentin. Hélas! je suis orphelin, dit-il, ayez pitié de moi, servez-moi de père et de mère.

En sortant de l'église, il trouve une femme affligée; elle implore sa charité: son mari venait de mourir; et le curé, cruel, intéressé, lui refusait la sépulture. Faites enterrer votre époux, pauvre malheureuse, lui dit l'aimable

enfant; tenez, voilà mes trente écus. Il la quitta sans songer à l'affreux état dans lequel il allait se trouver. Manquant d'argent, mourant de faim, il s'enfonce dans la forêt, résolu d'y passer la nuit.

Une dame vêtue de blanc se présente; un prélat, en habits pontificaux, l'interroge, le console, et lui dit : Rends-toi dans le manoir voisin, on t'y donnera du service. Je suis gentilhomme, répond le jeune homme. — Qu'importe. — La dame et le prélat disparaissent.

Au point du jour, glacé, mourant de faim, l'infortuné jeune homme se présente au manoir : on le retient; il montre à lire à la demoiselle de la maison. Il est aimé; et le père, très bon homme, consent à lui donner sa fille.

Un vieil oncle, orgueilleux et méchant, voit avec peine un mariage qu'il croit souiller sa famille, mais dissimule. Notre jeune homme, heureux, bénit la Vierge et monsieur Corentin. Bientôt son bonheur augmenta : sa femme mit au monde un beau petit enfant.

Instabilité des choses humaines! Un jour l'oncle vindicatif invite le jeune homme confiant à la chasse du lièvre. Les chiens les mènent entre Vis et Tresmalouen; la mer était courroucée

et furieuse; et nos deux chasseurs, du haut du rocher, la contemplaient. Qui le croirait? l'oncle inhumain précipita au fond des abîmes notre bon, notre généreux gentilhomme! Mais que le lecteur se rassure : la Vierge et le bon père Corentin veillent sur lui; l'eau se condense, lui forme un lit doux comme le duvet, et le porte, sans le mouiller, près de Douarnenez, sur le rocher Fluminio.

Là, nourri par saint Corentin, il fit, pendant cinq ans, des prières à la Vierge et à ce bon saint. Il leur bâtit une chapelle, pria pour les infortunés, songeant toujours à sa femme et à son joli petit enfant.

Son exil se termina enfin. Un soir, au coucher du soleil, assis au pied de sa chapelle, il vit avancer un vieillard à cheveux blancs et à barbe vénérable, qui lui proposa de le passer au continent, mais lui demanda une récompense. Je vous donnerai tout mon bien, répond Fluminio, que l'espoir de revoir sa femme et son enfant transporte de joie. —C'est trop, j'en accepterai la moitié. On y consent.

On part: fut-ce à pied sec? fut-ce dans un bateau ou dans une auge de pierre? la mer, se desséchant, leur fit-elle un passage? la chro-

nique ne le dit pas. Ces manières de voyager étaient communes chez nos pieux ancêtres. On arrive enfin; le vieillard disparaît : c'était l'ombre du malheureux que, pour les trente écus, on avait mis en terre. Un bienfait n'est jamais perdu. Mais pourquoi attendit-il si long-temps pour rendre le pauvre Fluminio à sa famille? Je l'ignore. Il y a toujours dans les histoires des temps anciens des choses merveilleuses que la raison ne peut pénétrer.

L'oncle était mort, dévoré par les rats; et son âme, aux enfers, expiait tous ses crimes; le beau-père, la femme et l'enfant de Fluminio étaient vivans. Il revient : transports, embrassemens, excès d'amour et de bonheur.

Au bout d'un an, le vieillard qui l'avait délivré de sa prison arrive; on l'embrasse, on l'accueille. Après quelques mots vagues, il annonce qu'il vient réclamer le paiement qu'en partant Fluminio avait promis de lui donner. L'or, les bijoux, les meubles, tout est partagé sans chagrin, sans murmure, avec reconnaissance. Vous oubliez, dit le vieillard, de me livrer la moitié de ce fils qui fait aussi partie de votre bien : obéissez, Dieu le commande. Souvenez-vous qu'on doit toujours tenir à ses en-



Port de Camaret.

gagemens, quelque cher qu'il en coûte, mais toujours les contracter avec prudence.

Jamais la Vierge, jamais saint Corentin n'arrivèrent plus à propos : la Vierge lui dit en entrant : Ta générosité, ta piété, ton dévouement, méritent récompense ; tu vas la recevoir....... Le père expire, l'enfant meurt. La mère, la tendre épouse, qui les voit s'élever au ciel dans le voile de Marie, soutenu par saint Corentin, se retire dans un couvent, en attendant le même sort.

On sortit de la grotte ; et, comme la journée était peu avancée, M. de Valcourt et ses enfans échouèrent la barque sur la côte de Crozon, et descendirent sur le rivage pour visiter la presqu'île. Elle leur offrit peu d'observations intéressantes. A son extrémité est l'anse de Dinan ; et, sur deux côtés, sont le port l'Aunay et celui de Camaret. Toute espèce de bâtimens peut mouiller à Camaret ; mais il ne peut entrer que des barques dans le port, encombré par les terres, les pierres et les graviers qui tombent des montagnes voisines.

Du clocher de Crozon, on voit les îles de *Molène*, d'Ouessant, et la pointe du Raz. Les côtes de la presqu'île sont très élevées ; des ro-

chers énormes les défendent, en partie, de la force des coups de mer. Les voyageurs virent un énorme rocher, percé d'une ouverture en forme d'arche, de quarante pieds de haut et de trente pieds de large : on le nomme *Porte*; il leur rappela le rocher du *trou de l'homme*, qu'ils avaient vu à Etretat.

C'est surtout dans le département du Finistère que s'offrent les aspects les plus propres à faire éprouver à l'âme de grandes impressions. Il est peu de spectacles qui puissent être comparés à celui de la pointe du Raz. De cette pointe, élevée de trois cents pieds, on voit avec effroi la mer sapper les fondemens du rocher dépouillé; les vagues, poussées par le vent du nord-ouest, se déploient avec une force extraordinaire : le plus intrépide matelot ne passe jamais devant la pointe du Raz sans invoquer le Très-Haut. Cette terreur est sans cesse entretenue par les traditions les plus frappantes, conservées dans le pays, des accidens les plus funestes arrivés dans la baie *des Trépassés*. L'habitant du rivage croit même entendre encore les cris plaintifs des malheureux que la mer a engloutis.

C'est sur cet angle de terre, célèbre par le

voisinage des prêtresses gauloises de l'île de Sein, par le séjour des vieux Druides, par l'enfer de Plogoff, les cris des morts que l'on croit entendre dans l'île de Sein, par cette multitude de pierres druidiques, d'aiguilles élevées, consacrées au génie du soleil; c'est sur cette terre que se rassemblent les plus anciens souvenirs de la mythologie druidique. C'est là que l'on doit placer la fable rapportée par Tzézès. Les âmes, dit-il, étaient portées dans une île, espèce d'Elysée, par des pêcheurs qu'un génie réveillait. Ces pêcheurs trouvaient sur le rivage un bateau prêt, cédant au poids des êtres invisibles qu'il portait. Il se dirigeait vers des ombres, où des êtres qu'il ne pouvaient voir, comptaient, interrogeaient les morts, et permettaient aux pêcheurs de retourner dans leurs foyers.

On nomme l'*enfer* à Plogoff un abîme où la mer s'engouffre avec un bruit épouvantable; ses rochers du fond y sont de couleur rouge; le jeu des vapeurs et de l'écume les fait paraître en mouvement.

L'île de Sein est le prolongement de la pointe du Raz, dont autrefois elle faisait partie; elle a trois quarts de lieue de long, sur un

quart de lieue de large. Les terres sont entièrement dépouillées. Quelques fougères, quelques bouquets de landes, sont les seules productions naturelles de l'île. Il y a environ 350 habitans.

Tous les hommes y sont pêcheurs : les femmes cultivent la terre à la main ; les partages entre elles se font avec leurs tabliers, de bonne foi et sans querelles.

Les portes des maisons ne se ferment qu'aux approches de la tempête. S'il se perd quelque chose dans l'île, on le retrouve dans l'église pendu aux cordes de la cloche.

Il règne d'affreuses tempêtes dans cette île, et une humidité continuelle ; cependant la santé des habitans est rarement altérée ; et la vie s'y prolonge communément depuis soixante-dix jusqu'à soixante-quatorze ans. Quoique l'existence des habitans de l'île de Sein paraisse détestable, ils ont toujours refusé de venir demeurer sur la terre ferme. Les hommes portent de grandes culottes, le bardocuculus ; les femmes mettent sur leur coëffe de toile un mauvais chapeau pour porter du goëmon ; elles ont un juste-au-corps, un jupon de toile, des bas et des sabots pour tout habillement.

Les habitans de l'île de Sein n'aiment point que les étrangers viennent s'établir parmi eux ; ils sont d'ailleurs hospitaliers, et se disputent la possession de ceux qui viennent les visiter. Tous volent au secours des naufragés à quelque heure de la nuit que le canon fasse entendre le signal d'alarme. Ils sauvèrent le magnifique vaisseau de 74 de l'escadre de Dorvilliers.

On a la plus belle vue de l'île de Sein en face de la pointe du Raz ; la pointe de Saint-Mathieu, les anses variées de la terre de Crozon, les rochers prolongés de la pointe de l'ouest, le mouvement des navires à la voile dans le lointain, les changemens subits de l'atmosphère, le lever, le coucher du soleil, spectacles toujours nouveaux, toujours sublimes, enchantent l'ami de la nature et de ses immenses tableaux.

Les voyageurs ne s'arrêtèrent pas à *Audierne*, petit port dont la baie, qui s'étend en arc du bec du Raz aux rochers de Penmark, a pris le nom ; cette commune, située sur le penchant d'une montagne assez rapide, n'a rien de remarquable que le *Commer* ou la *Gamelle*, espèce d'écueil qui s'étend devant l'entrée du port.

Les habitans prétendent que ce sont les débris d'une ville fameuse qui s'étendait depuis Penmark jusqu'au Raz, sur une étendue de plus de cinq lieues.

Ce ne fut qu'avec le sentiment d'une vive curiosité que les jeunes gens se rendirent à la pointe de Penmark, fameuse par ses tempêtes et ses écueils. Le spectacle dont ils furent témoins laissa bien loin dans leur imagination toutes les descriptions qu'ils avaient lues.

Ni la mer, brisant sur les rochers d'Attavelle et les côtes de fer à Saint-Domingue, ni les longues lames du détroit de Gibraltar, ne peuvent donner l'idée de l'Océan frappant les rochers de Penmark.

Ces rochers noirs et séparés se prolongent jusqu'au bout de l'horizon ; d'épais nuages de vapeurs se roulent en tourbillons ; le ciel et la mer se confondent. Vous n'apercevez, dans un sombre brouillard, que d'énormes globes d'écume ; ils s'élèvent, se brisent, bondissent dans les airs avec un fracas épouvantable. On croit sentir trembler la terre : vous fuyez machinalement ; un étourdissement, une frayeur, un saisissement inexplicables s'emparent de

toutes vos facultés; les flots amoncelés menacent de vous engloutir; vous n'êtes rassurés qu'en les voyant glisser sur le rivage et mourir à vos pieds, soumis aux lois de la Nature et de l'invincible nécessité.

La torche de Penmark est un rocher séparé de la terre par un espace qu'on nomme le *Saut du moine;* la mer s'y précipite : on lui prête le bruit qui retentit au loin dans la campagne, quoiqu'il soit produit par les cent mille obstacles que l'Océan trouve sur ces parages.

Tout semble prendre sur cette côte un aspect extraordinaire. On y voyait, il y a vingt ans, une espèce d'homme sauvage dont Cambry parle dans ses voyages : « Un des êtres les plus extraordinaires, dit-il, que j'ai trouvé dans le Finistère, est une espèce de sauvage connu sous le nom de Philopen : on le crut longtemps un homme abandonné par un bâtiment russe ; on ne connaissait ni ses parens ni le lieu de sa naissance. Il errait de rocher en rocher sur la côte de Penmarck, se nourrissant de poissons crus, de chiens, des animaux qu'il pouvait saisir ; échappant à l'approche des hommes, il habitait dans le creux des ro-

chers, dans les cavernes du rivage : rien n'égalait sa force et sa légèreté. Il s'est un peu civilisé ; sa demeure, à quelques pas de la mer, a près de cinq pieds d'élévation; elle est faite de pierres brutes, couverte d'un toit de jonc; son mobilier est composé d'une table, d'un banc, d'une poële, d'un pot de fer, d'une cruche et de quelques écuelles de bois. Il couche auprès de sa moitié sur la terre couverte d'un peu de paille et de goémon; des lambeaux de toiles à voiles naufragées leur servent de couverture; ils reposent leurs têtes sur un caillou enveloppé d'un sac de grosse étoupe.

« La première fois que je vis Philopen, je me figurai un habitant de l'Orénoque ou de la baie d'Hudson : il a soixante-dix-huit ans ; sa taille est de cinq pieds cinq pouces, sa tête fort grosse, ses cheveux cotonnés, son teint basané, ses yeux petits et vifs, ses épaules larges, son buste fort gros ; il est singulièrement nerveux, fort robuste et velu jusqu'au bout des ongles. D'une constitution que rien n'altère, il brave, presque nu, toutes les intempéries des saisons ; il ne porte ni bas ni souliers ; sur sa tête est un mauvais bonnet ;

sur ses épaules, tantôt un manteau de toile goudronnée, tantôt quelques haillons.

« Depuis qu'il communique avec les hommes, qu'il participe à leurs travaux, à leurs fêtes, il s'est fait aimer; rien de serviable, de bon comme ce sauvage, duquel pourtant on menace encore les petits enfans. Il n'a jamais frappé personne, même dans l'ivresse à laquelle il s'abandonne volontiers. A la lutte, dans la Bretagne, il n'a point trouvé de vainqueurs. On assure que dans sa jeunesse il prenait un lièvre à la course. »

L'âme remplie encore de l'émotion que venait de leur faire éprouver la vue des rochers de Penmarck, nos voyageurs arrivèrent à *Quimper*. Cette ville, chef-lieu d'un district important, est située sur les deux rivières, l'*Odet* et le *Steyr*, qui se réunissent et se rendent ensemble dans la mer. Le berceau de cette ville est environné de fables; le pays de Cornouailles, dont Quimper était jadis le chef-lieu, est le pays des miracles.

Ce fut là que saint Yves nourrit huit mille individus avec cinq sous de pain; là on montrait jadis le sang qui avait coulé du bras d'un Christ; là se retrouvaient également les cou-

tumes les plus bisarres. Le propriétaire de la terre de Coat-Fao demandait un œuf à chaque ménage au temps de Pâques ; il faisait enlever les marteaux des portes ou les serrures chez celui qui le refusait; enfin un seigneur avait le droit de frapper d'un coup de bâton le paysan qui s'écartait du respect, mais, s'il redoublait, il courait risque d'être assommé.

CHAPITRE VIII.

Quimper. — Miracles. — Usages et coutumes singuliers. — Description de la ville et du port. — Concarneau. — Prise de cette place. — Iles Glenans. — Naufrage. — Quimperlé. — Histoire. — Chapelle souterraine. — — Ruines de Carnoët. — Conte. — Singularités naturelles.

QUIMPER avait jadis un collége célèbre qui se partageait avec Vannes tous les étudians de la Basse-Bretagne.

La plus ancienne partie de la cité, flanquée de murailles, entourée de tourelles, surmontée d'arbres et d'arbrisseaux, est établie sur l'angle formé par la réunion des rivières. Les côteaux sur la droite sont couverts de maisons, qui s'élèvent en amphithéâtre; sur la gauche est une montagne de cinq à six cents pieds de hauteur, masse de rochers couverts de bois et de bruyère; de son sommet, on suit le cours de la rivière: l'œil s'arrête sur de beaux lointains, sur des montagnes ornées de

chênes, de sapins et de peupliers. Le quai, dont les maisons antiques frappent par leurs formes gothiques, leurs irrégularités, la promenade de Penaty, les capucins, le collége, l'hôpital, la maison commune, et surtout la masse et les tours de la cathédrale, sont les objets marquans au milieu de l'amas des maisons sans ordre, qui forme la ville de Quimper.

Les bâtimens de trois cents tonneaux remontent jusqu'à Quimper ; ceux de cinq à six cents ne peuvent se rendre qu'à l'anse de Lanroz, à deux lieues de Benaudet. Des frégates peuvent se mettre en sûreté dans cette dernière rade ; elles n'y viennent cependant que dans les cas forcés ; car, quoique la passe soit bonne, quand on est contraint de louvoyer, on redoute les bas-fonds.

Il y a sept lieues de Quimper à *Concarneau*. Pour arriver à cette ville, on est obligé de traverser une grande forêt qui s'étend jusqu'aux bords de la mer, et que peuple une prodigieuse quantité de gibier de mer : des canards, bernaches, penrus, cannes royales, judèles, oies sauvages, macreuses, goëlands, etc. Rien n'est plus pittoresque que l'aspect de cette forêt au pied de laquelle viennent se

briser les flots de la mer, qui jadis en ont englouti une partie. L'îlot sur lequel est établie cette ville n'a que quatre cents pas de longueur sur cent vingt de large; il est environné de fortifications, de murs épais, d'une redoute construite, dit-on, par la reine Anne. A mer basse, on peut en approcher du côté de l'ouest; on s'y rend, en traversant le chenal de l'est, au moyen d'un bacq.

Le port a cent toises de large et vingt-six de long; le mouillage en est bon, mais difficile pour les navigateurs étrangers qui ne connaissent pas les rochers de Penro, couverts à peine de quatre pieds d'eau.

Le port peut contenir trois cents barques, et quelques bâtimens de cinq à six cents tonneaux; les frégates doivent rester au delà des rochers de Penro.

Le commerce de Concarneau occupe plus de trois cents bâtimens à la pêche de la sardine. On en prend, année commune, de douze à quinze mille barils, et jusqu'à trente mille dans les années abondantes, sans y comprendre sept à huit mille de sardines anchoisées. Ce poisson est une manne inappréciable pour ce pays: il procure une nourriture abondante,

substantielle, agréable, aux habitans les plus pauvres des campagnes.

Concarneau, place fortifiée, joua un rôle dans les guerres de la Bretagne. En 1373, Duguesclin s'en empara, et la garnison fut passée au fil de l'épée.

En 1489, le vicomte de Rohan assiégea cette ville qui ne tarda pas à capituler; elle fut donnée au duc de Mercœur en 1585; elle avait été surprise, le 17 janvier 1575, par trente gentilshommes de ce pays qui professaient la religion réformée. Huit mille hommes les investirent; peut-être n'aurait-on pas pu les y forcer, si un traître n'eût poignardé le gardien des portes et ouvert la place aux assiégeans: les calvinistes furent tous égorgés.

A quelques lieues de la côte de Concarneau sont les îles de *Glenans* au nombre de sept. La plus grande de ces îles a trois quarts de lieue de large; les autres, qui sont l'île de Guyatec, Guineneck, Dulock; Drenec, St.-Nicolas, et de la Cigogne, jadis habitées, aujourd'hui sont abandonnées à quelques troupeaux qu'on y entretient.

Ce fut sur la côte de Pospoder, non loin de Concarneau, qu'échoua en 1820 le navire

norwégien la *Providencia*. Plusieurs des témoins oculaires en racontèrent les détails aux jeunes voyageurs ; la relation en a d'ailleurs été publiée par M. de Lafosse, et nous la reproduisons ici.

Ce navire, de 140 tonneaux, portait huit hommes d'équipage. Il fut poussé sur la côte par une tempête, dans la nuit du 22 au 23 octobre, à une heure après minuit. Le bruit se répandit aussitôt dans le bourg de Pospoder qu'un navire battu par les vagues était en vue de la côte, et courait les plus grands dangers. M. de Lafosse, commissaire de l'inscription militaire au conquet, se trouvait dans ce lieu ; il se transporta de suite au rivage, où se trouvaient rassemblées environ trente personnes, au nombre desquelles était le curé de la paroisse.

Le bâtiment paraissait mouillé, et n'était entraîné que lentement vers la côte ; les vagues le couvraient ; et, malgré leur fureur et le bruit qu'elles faisaient, on distinguait les cris lamentables de l'équipage, qu'il était impossible de secourir. A deux heures, le bâtiment s'étant approché de la côte de trois encablures (environ trois cents toises), on put compter six hommes à bord dont les cris se faisaient encore

entendre inutilement. A tout instant la mer couvrait le vaisseau. Bientôt une lame rompit le grand mât; celui de misaine éprouva le même sort et entraîna un homme dans sa chute; on s'approcha de la rive pour lui porter secours, en cas qu'il y fût poussé par la vague; mais il parvint du milieu des débris de la mâture à bord. La mer était si furieuse que le navire, quoique privé de ses mâts, continua d'être entraîné vers la côte, où il fut jeté violemment par une lame, qui couvrit en même temps les spectateurs d'eau et d'écume, quoiqu'ils fussent un peu éloignés du bord. A peine le bâtiment eut-il touché le rivage, que d'intrépides riverains s'en approchèrent avec une ligne de pêche à laquelle ils avaient attaché un boulet, pour qu'elle parvint à bord, et établit par ce moyen une communication avec le bâtiment; ils allaient lancer cette espèce de fronde, lorsque l'équipage, qui avait eu la même idée, jeta sur le rivage un épissoir qui tenait à une ligne de sonde. A l'aide de cette faible corde, on tira à terre un fort grelin, afin que, si le navire venait à se briser, les hommes eussent du moins dans ce cable un point d'appui pour se sauver. Le bout de ce grelin fut fixé contre une roche

et amarré à bord sur le tronçon du grand mât; mais, un nouveau coup de mer ayant donné un grand mouvement au navire, le grelin en se roidissant arracha la roche; et les hommes qui s'étaient placés entre elle et le bâtiment faillirent être écrasés.

Lorsque la vague eut fait son effet, dit M. de Lafosse, auteur de la relation de ce naufrage, j'ordonnai qu'on laissât le câble libre dans ses mouvemens. On était occupé à le débarrasser de la roche, quand nous vîmes un homme de l'équipage s'y placer, pour tenter d'aller à terre. Afin de lui faciliter l'exécution de son projet, une trentaine d'hommes prirent à la main le grelin pour le tendre; mais un mouvement terrible que la mer imprima de nouveau au navire fit roidir le cable; et, tous ceux qui le tenaient ayant été entraînés, il fut abandonné. L'homme qui ne l'avait pas quitté, fut englouti dans la mer; cependant on ressaisit promptement le cable pour sauver ce malheureux qui s'y tenait attaché. Dans ce moment un roulis porte le navire au large; le cable se roidit encore avec violence; et l'homme qui s'y est fixé est soulevé dans les airs à plus de quinze pieds, sans toutefois l'abandonner.

Ce marin, par des efforts inouis, s'approchait de terre lorsqu'un mouvement semblable au premier, le plonge encore dans les flots; même moyen pour l'en retirer, même succès. Enfin ses forces, quoique prodigieuses, s'épuisent; et une troisième chûte peut être d'autant plus dangereuse que les rochers vers lesquels il est porté se découvrent à chaque instant. Enfin un troisième mouvement arrache le grelin des mains de ceux qui le tiennent avec tant de constance; et l'homme tombe pour la troisième fois à la mer, mais épuisé, anéanti. Il était perdu, lorsque deux intrépides riverains, nommés, l'un Marie Trébaol, et l'autre François l'Argonal, se dévouant à une mort presque certaine, se précipitent dans les flots, et, malgré leur fureur, parviennent à saisir ce malheureux déjà presque mort, et l'amènent sur la rive, où il est confié à plusieurs riverains qui lui prodiguent leurs soins.

A peine ce naufragé fut-il hors de la mer, que M. Lecorre, curé de Pospoder, demanda qu'on le confiât à ses soins. M. Lafosse y consentit d'autant plus volontiers, que cinq marins, encore exposés à périr, exigeaient sa présence sur le rivage. Le vénérable pasteur s'empara donc

du marin miraculeusement sauvé ; malgré la rigueur de la saison, il le couvre de ses propres vêtemens ; et, aussitôt qu'il le voit en état de marcher, il le conduit à son presbytère où tout est prodigué pour son soulagement : c'est lui-même qui le sert, qui le soigne; il est à la fois son médecin, son infirmier, son consolateur.

La position critique, continue M. de Lafosse, dans laquelle s'était trouvé ce marin, le premier des naufragés, avait montré le danger du moyen dont on avait voulu se servir pour sauver l'équipage. Comme le navire était assez près de la côte pour qu'il fût possible de se faire entendre, je fis défendre par un interprète à ceux qui restaient à bord d'imiter l'exemple de leur camarade, parce qu'une heure d'attente leur permettrait aisément de descendre à terre. Comme la mer déferlait toujours sur eux, et qu'ils étaient privés d'aliment et de boisson, au moyen de la ligne de sonde, dont le bout était à bord, je réussis à leur faire parvenir une bouteille d'eau-de-vie; ils en burent : cette attention ranima leur courage et leur confiance. Ils obéirent ; et, la mer descendant promptement dans la baie, ils purent, trois quarts d'heure après, venir à

terre, à l'aide d'une longue échelle qui fut placée sur le bord.

M. Prigeat, vicaire, était là pour les recevoir. Ils furent conduits, ou pour mieux dire, portés au presbytère, où des secours de toute espèce les attendaient. Il est impossible de rendre la manière dont ils furent traités; le respectable curé se multipliait pour leur donner des soins et des consolations; il voulut que les hommes de l'équipage fussent logés dans sa maison; il leur abandonna même son lit, et, comme il était impossible de trouver des magasins dans le bourg, il mit son enclos à ma disposition. Le navire fut perdu, il n'avait plus de fond; le gréement fut presque entièrement sauvé: le chargement n'éprouva d'autres pertes que celles des marchandises que, dans le premier moment du danger, on avait été obligé de jeter à la mer pour sauver le navire.

Quimperlay est comme Quimper, au confluent de deux rivières; l'une est l'Ellé, l'autre l'Isole : l'une coule avec lenteur au milieu des prairies, sur un lit de sable d'argent; l'autre se précipite au milieu des rochers; elles s'unissent ensuite, forment le port de Quimperlay et se jettent ensemble dans la mer. Les rivages

tour à tour rians, tour à tour sauvages, offrent à ceux qui les parcourent les aspects les plus variés. C'est le joli bois de l'abbaye; ce sont les hautes terrasses de Québlin, d'épais bosquets de noisetiers, la forêt et le vieux château de Carnoït; c'est l'abbaye de Saint-Maurice, si reculée, si déserte, où l'art et l'industrie surent, au milieu de taillis, de sables, de rochers, créer de grands jardins chargés de fruits et de légumes; ce sont d'épais rochers noirs et couverts de landes.

Quimperlay se nomma d'abord Avantôt. En 1029, Alain Caguard rétablit, en faveur de l'ordre de saint Benoît, le couvent de Sainte-Croix, au confluent des deux rivières; des Jacobins s'y établirent ensuite; et ce fut dans leur couvent que fut inhumé, en 1346, le comte de Montfort. En 1342, Louis d'Espagne, entré dans la rivière de Quimperlay à la tête d'une flottille considérable, fut défait par Gautier de Mauny; en 1346, Olivier de Clisson canonna la ville; enfin, attaquée par les troupes du roi, en 1500, on en fit sauter les portes, et plus tard les murailles.

Des bâtimens de 50 tonneaux pénètrent dans le port, qui s'encombre journellement.

Le plus antique monument de Quimperlé est l'ancienne église des Bénédictins, où l'on remarque une chapelle souterraine, ornée de colonnes d'une forme bizarre; quelques-unes de ces colonnes sont entourées de grosses chaînes couvertes de rouille; des dévots y suspendaient des poignées de cheveux qu'ils s'arrachaient avec violence.

En quittant Quimperlé et se dirigeant vers la côte, on trouve les ruines du vieux château de Carnoët, entouré d'une forêt d'arbres séculaires. Si l'on en croit les bruits populaires, cet antique manoir fut autrefois témoin des événemens les plus extraordinaires: suivant ces traditions ridicules, ce château appartenait à un seigneur qui égorgeait ses femmes aussitôt quelles devenaient grosses.

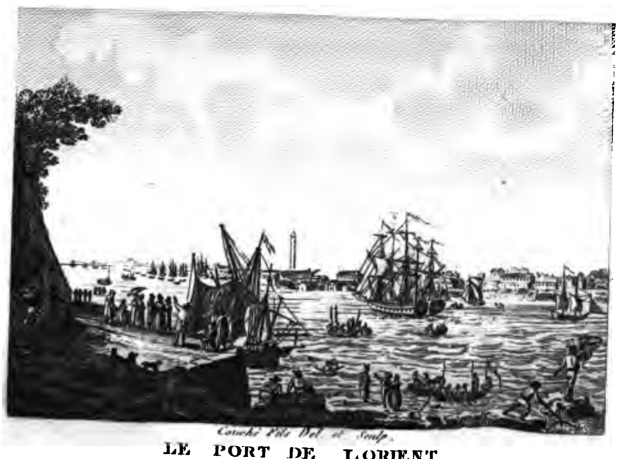
Ce seigneur félon avait épousé la sœur d'un saint qui avait subi le sort des autres. Le saint se rend au château de Carnoët, dont on lui refuse l'entrée; alors il prend une poignée de sable et la lance vers les murs de cet odieux repaire; à l'instant, le château, au milieu d'un fracas épouvantable, s'abîme, et descend avec son maître au fond des enfers.

La côte offrit à nos voyageurs plusieurs

singularités naturelles; les bains de Vénus consistent en une conque de quatre pieds de profondeur, de trente à quarante pieds de diamètre, ronde, régulière, creusée par la nature au milieu de rochers striés concassés, où l'on peut prendre un bain délicieux.

Il existe sur la côte de Brigneau des grottes curieuses et un gouffre nommé le *gouffre* Belarginet; il est de forme conique, a trente pieds de large dans la partie la plus élevée, et cinquante de profondeur; la mer s'y précipite avec un bruit tumultueux, par une voûte de sept à huit pieds de hauteur.

Dans les grands vents, quand ce gouffre est rempli, les eaux s'élèvent quelquefois au niveau de la terre. M. de Valcourt et ses fils continuèrent leur route, et quittèrent bientôt le département du Finistère, pour entrer dans celui du Morbihan. Lorient fut la première ville où ils s'arrêtèrent.



LE PORT DE LORIENT.

CHAPITRE IX.

Lorient. — Sa fondation. — Compagnie des Indes. — Port. — Le contre-amiral Bompart. — Description de Lorient. — Voyage d'Anquetil Duperron dans l'Inde. — Son courage, ses travaux. — Incendie d'un vaisseau sur mer. — Port-Louis. — Aspect de la ville. — Changement de noms. — Ile de Groaix.

Lorient doit son existence à la Compagnie des Indes. En 1689 il n'y avait, dans l'emplacement de cette ville, qu'un entrepôt provisoire pour les cargaisons qui devaient être transportées directement soit à Nantes, soit au Havre; mais déjà les avantages d'un port sûr et facile, qu'offrait une baie profonde au confluent de deux rivières navigables, avaient été trop bien appréciés par le directeur de la Compagnie, pour qu'il ne s'empressât point d'en profiter. Il se fit concéder une portion de la lande de Lorient d'environ 500 toises de longueur sur 250 de largeur qu'il fit entourer d'un mur; les ouvriers qu'il em-

ploya à cette construction, certains d'un travail de plusieurs années, bâtirent des chaumières près du canal, et devinrent ainsi, sans s'en douter, les fondateurs d'une des plus jolies villes du royaume. En 1708, le nouveau village était déjà devenu assez fort pour qu'il fût nécessaire de l'ériger en paroisse; dix ans après, la Compagnie des Indes s'installa définitivement dans le port; et ce fut alors qu'elle créa ces vastes et nombreux établissemens qui existent encore; qu'elle éleva ces magasins magnifiques, aujourd'hui abandonnés, quoiqu'enviés par les premières villes de l'Europe. En 1738, Lorient fut constitué en corps de ville, et entouré de murailles en 1744; ces murailles étaient à peine achevées, lorsqu'en septembre 1746, les Anglais tentèrent une descente près de la côte et lancèrent quelques projectiles; les habitans étaient disposés à se rendre, lorsque M. de Tenteniac leur amena quelques centaines d'hommes, qui en imposèrent tellement à l'ennemi, qu'il se rembarqua aussitôt; une procession fut établie en mémoire de ce siége ridicule; et une statue d'argent fut consacrée à Notre-Dame de Victoire. La dissolution de la Compagnie des Indes,

en 1769, porta un coup funeste au commerce de Lorient; le rétablissement d'une Compagnie de ce nom par le ministre Calonne, en 1785, ne put lui rendre sa prospérité première. La plupart des négocians, et une foule d'habitans cosmopolites que le commerce y avait attirés, quittèrent la ville; l'administration municipale ne trouva pas dans les revenus de quoi faire face aux dépenses les plus urgentes; elle fut alors obligée de recourir à un expédient que la nécessité peut seule justifier; elle obtint du gouvernement républicain une indemnité de quelques milliers de villageois de ses environs, et, par un décret, on métamorphosa cinq mille campagnards en citadins externes.

Divers travaux ont cependant été exécutés depuis : entre autres une digue projetée depuis 1778, et qui, en resserrant l'entrée du chenal, mettra un obstacle aux sablemens.

Le port de Lorient est d'un bon mouillage; il est très commerçant, et on en exporte, pour l'Amérique, presque toutes les productions européennes.

Lorient a vu naître le contre-amiral Bompart. Entré dans la marine française comme

volontaire, il fit avec succès les campagnes de l'Inde et de l'Amérique; les grades qu'il obtint furent tous la récompense de quelques actions brillantes. Une bravoure extraordinaire faisait oublier en lui la rudesse qu'on aurait blâmée même dans un simple matelot.

Il était mouillé dans la rade de New-Yorck, lorsqu'il fut défié par le capitaine d'une frégate anglaise de 44. Un refus aurait été aux yeux de Bompart une insulte faite à sa nation; l'intrépide marin, sans écouter le consul, *qui* s'oppose à ce qu'il accepte, se rend à son bord, harangue son équipage, lui communique son enthousiasme, fait ses dispositions pour l'attaque, et s'approche de l'ennemi. On combattit avec acharnement de part et d'autre; mais, enfin, après sept heures du combat le plus opiniâtre, la frégate anglaise fut rasée, et se trouva heureuse de pouvoir s'éloigner. La ville de New-Yorck fit frapper une médaille en mémoire de cet événement.

Bompart fut chargé, en 1798, par le directoire, de l'expédition d'Irlande. Attaqué par une frégate anglaise, il soutint seul contre elle un combat de plusieurs heures, et parvint même à démâter deux vaisseaux. Forcé

de céder à des forces aussi supérieures, il se rendit enfin aux Anglais, qui honorèrent sa bravoure en lui témoignant les plus grands égards, et en le renvoyant en France sur parole.

Les voyageurs remarquèrent dans la ville de Lorient ses fortifications, ses rues larges, bien entretenues, et presque toutes tirées au cordeau, ses magasins du commerce, quelques places; ils parcoururent de jolies promenades. Ils s'arrêtèrent près du port, sur le quai Marchand, large de soixante pieds et planté d'ormes touffus qui forment une avenue agréable. De l'entrée du port on jouit d'une vue assez belle; la baie étroite, mais étendue, la rade partagée en deux parties par l'île de Saint-Michel, le petit monastère de Sainte-Catherine, planté en regard de Port-Louis; plus loin la vaste mer, où l'œil, cherchant un point de repos, rencontre l'île sablonneuse de Grouais, forment une perspective qui arrête l'œil du voyageur.

Jules fit remarquer à son père, près du quai, une tour ronde dont chaque étage, marqué par un anneau de grosses pierres, ressemble beaucoup à l'instrument qui, dans

Molière, met en fuite M. de *Pourceaugnac.* Aussi a-t-on nommé cette tour la seringue à Guillot, du nom de l'architecte.

Avant de quitter le port, M. de Valcourt apprit à ses enfans que c'est de là qu'était parti, en 1795, le savant orientaliste Anquetil Duperron. Ce savant, doué à vingt ans d'une érudition profonde, enthousiaste de Zoroastre, conçoit le projet d'aller chercher chez les Perses les livres orientaux de ce législateur, d'étudier la langue dans laquelle ils étaient écrits, et de les traduire.

Il était sans fortune, sans protecteur : il communique son projet à quelques personnes titrées, à quelques savans illustres. On l'encourage; des éloges lui sont prodigués; mais aucun secours ne lui est offert pour le seconder dans son entreprise.

Que ne peut l'amour de la science! Anquetil s'engage parmi les troupes que la compagnie des Indes envoyait à Pondichéry, et part de Paris avec ses compagnons. Deux chemises, deux mouchoirs, deux paires de bas, un étui de mathématiques, et le livre de la sagesse de Charron composaient tout son bagage.

Arrivé à Lorient, Anquetil trouve son congé,

que la compagnie lui avait envoyé, et un ordre aux capitaines de ses vaisseaux de le passer gratis. Des savans avaient appris le départ précipité du jeune homme ; ils avaient sollicité pour lui : le roi lui accordait une pension de 500 livres.

Anquetil arrive à Pondichéry : une foule d'obstacles viennent traverser son entreprise ; la guerre, les plaisirs, les maladies le troublent dans ses travaux. Rien ne peut changer son inébranlable résolution. De Pondichéry il se rend à Bénarès : là une maladie grave l'atteint. Il est porté dans une maison de bayadères, dont les soins le rappellent à la vie. Faible encore, il arrive à Chandernagor, où une dyssenterie cruelle le replonge aux portes du tombeau. Échappé à ces nouveaux dangers, il se rend enfin à Surate, où il commence ses travaux littéraires. Aidé de quelques prêtres, il s'occupe de traduire les manuscrits de Zoroastre. Menacé de se voir enlever les manuscrits qu'on lui a confiés, il ne travaille que ses pistolets sur la table. Il parcourt la presqu'île de l'Inde, interroge les monumens anciens, les traditions populaires, fait chercher les quatre *vedas*, que les brames

disent avoir été composées par Khreschnou, il y a quatre mille ans. Il voulait aller à la Chine; mais sa santé, les guerres et les malheurs de la France le forcent à revenir dans sa patrie. Il revint à Paris sept ans après son départ.

Ce fut également du port de Lorient qu'avait appareillé le vaisseau *le Prince*, de la compagnie des Indes, qu'un incendie dévora au milieu de l'Océan. Les détails de ce désastre, donnés par un témoin oculaire, sont de nature à produire les plus profondes émotions.

Le vent, dit ce témoin, soufflait bon frais. Dans le moment qu'on observait le point du midi, à l'entrée d'un quart que je devais commander, un homme annonça que la fumée sortait imperceptiblement du panneau de la grande écoutille. A cette nouvelle, le premier lieutenant chargé des clefs de la cale en fit ouvrir les écoutilles pour découvrir la cause d'un accident dont les plus légers soupçons font toujours trembler les plus intrépides. Le capitaine, qui était à table dans la grande chambre, se présenta sur le gaillard, et donna ses ordres pour étouffer le feu. Je les avais déjà prévenus en faisant tremper dans la mer

quelques voiles pour en couvrir les écoutilles, et par ce moyen empêcher l'air de pénétrer dans la cale; j'avais même proposé, pour plus grande sûreté, de faire entrer l'eau dans l'entrepont à la hauteur d'un pied. Mais déjà l'air, qui avait un libre passage par l'ouverture des écoutilles, occasionna une fumée très épaisse qui sortit avec abondance; et le feu s'anima de plus en plus: la consternation était au comble. Le capitaine fit armer cinquante soldats pour contenir l'équipage; tout le monde fut requis pour jeter de l'eau; tous les seaux étaient employés, toutes les pompes en mouvement: efforts superflus! l'eau semblait augmenter encore l'activité des flammes; elles sortaient en tourbillons à travers les écoutilles; une fumée noire et fétide s'échappait de toutes les parties du navire, et, couvrant les ponts d'un nuage opaque qui dérobait la vue des objets, augmentait encore la confusion. Des femmes échevelées, la pâleur de la mort sur le front, couraient çà et là sur un plancher brûlant; quelques uns des gens de l'équipage, l'œil morne et stupide, étaient immobiles en attendant la dissolution du navire; d'autres poussaient des hurlemens affreux qui se mêlaient

aux longs craquemens de la carène calcinée ; et, au bruit sourd et sinistre des flammes qui la dévoraient, le bruit des canons, auxquels l'incendie mettait le feu, ajoutait le dernier degré d'horreur à cette scène de désolation. La iole avait été mise à la mer : quatre hommes s'en emparèrent ; et, rejoints par trois matelots, ils faisaient force de rames pour s'éloigner du vaisseau.... A chaque instant on voit le désordre s'accroître ; en vain le capitaine ordonne de mettre les bâteaux à la mer : ses ordres ne sont pas entendus d'une foule d'hommes dont la terreur a glacé le courage et paralysé les forces. La flamme met bientôt dans l'impossibilité de les exécuter ; elle s'élève le long des mâts : les cordages, les voiles, les vergues sont en feu ; et le vaisseau tout entier ne présente qu'un vaste incendie... La mort s'offre dans toute son horreur... Le délire s'empare de quelques-uns : ils s'élançent au milieu des flammes pour y trouver plus promptement la fin de leurs tourmens ; d'autres se frappent ; chacun n'est occupé qu'à jeter à la mer ce qui pourra lui conserver encore quelques instans la vie. Cages, vergues, planches ; tout ce qui se présente sous

la main égarée par le désespoir est saisi, arraché; les haubans, les cordages, le long du bord, sont couverts de malheureux qui s'y tiennent suspendus, hésitant entre deux extrémités également terribles, également présentes. Je vis une mère arracher des flammes son fils, l'embrasser, le jeter à la mer, le suivre, le saisir et mourir avec lui. Mon cœur saigne encore au souvenir d'une jeune fille, parée de toutes les grâces de la beauté et de l'innocence; placée sur le gaillard d'arrière, tout à coup le plancher, miné par le feu, s'écroule; par un mouvement spontané ses bras saisissent des cordages qui sont au dessus de sa tête; elle reste ainsi suspendue sur un gouffre de feu. Je détournai les yeux... Un cri affreux les ramena malgré moi vers l'infortunée... Tout était disparu. Dans ce moment terrible les idées, les souvenirs se pressent en foule dans notre ame; les uns nommaient la France; d'autres répétaient, en se précipitant dans les flots, le nom de leur mère et des personnes qui leur furent chères. Tout le monde avait quitté le pont; mais les vergues et les mâts étaient chargés d'hommes qui luttaient contre les flammes autour du navire, et dont plusieurs

étaient emportés à chaque instant par les boulets que la flamme faisait sortir des canons. Le cœur serré d'angoisses, je détourne mes regards de la mer. J'entre dans la galerie du côté de stribord ; je vois la flamme sortir avec un bruit épouvantable par les fenêtres de la grande chambre et celle du conseil. Le feu m'approchait et allait me dévorer : ma présence était alors inutile pour la conservation du vaisseau et le soulagement de mes frères... Je quitte mes habits et me précipite à la mer, en me recommandant à la miséricorde du ciel. Un soldat vigoureux, qui se noyait, me saisit dans cette extrémité : j'essaie vainement de m'en débarrasser, je me laisse couler au dessous de l'eau, il ne me quitte pas ; je replonge une deuxième fois, mais il me tient toujours. Enfin, après une lutte assez prolongée, voyant que je replongeais pour la troisième fois, il quitta prise, je m'élevai au dessus de l'eau à quelque distance de lui. Cette première aventure m'inspira plus de précautions dans ma route ; j'évitais même les cadavres ; le nombre en était déjà si grand que, pour m'ouvrir un passage, j'étais obligé de les éloigner d'une main, en me soutenant de l'autre. Mes forces, commençant

à diminuer, ne m'annonçaient que trop que j'avais besoin d'une station. Une vergue s'offrait à mes yeux; elle était toute chargée de monde; et je n'osai y prendre place sans en demander la permission, que ces malheureux m'accordèrent volontiers.

Le grand mât, brûlé par le pied, tomba à la mer, et donna par sa chute, aux uns la mort, aux autres une faible ressource. Je vis ce mât chargé de monde abandonné au gré des flots. Dans le moment j'aperçus deux matelots sur une cage à poules; je leur criai de se diriger vers moi. Ils m'approchèrent; je m'accrochai à cette cage; et, tous une portière à la main, qui nous servait d'avirons, nous allâmes nous joindre à ceux qui s'étaient emparés du grand mât; nous étions près de quatre-vingts hommes menacés d'être emportés par les boulets que la flamme chassait des canons.

Comme j'y pensais le moins, j'aperçus la iole assez proche de nous; il était alors cinq heures du soir. Je criai aux rameurs que j'étais leur sous-lieutenant; et leur demandai la permission de partager avec eux notre infortune. Ils y consentirent, à la seule condition d'aller moi-même les joindre à la nage; je rassemblai

toutes mes forces, et je fus assez heureux pour y parvenir ; peu à près nous recueillîmes le pilote et le maître, que je venais de laisser sur le grand mât. Nous étions alors dix dans le canot.

Cependant les flammes dévoraient toujours notre vaisseau. Nous n'en étions éloignés que d'une demi-lieue. Notre grande proximité pouvant nous être funeste, nous nageâmes un peu au vent. A peine avions-nous eu le temps de nous éloigner, qu'une détonation épouvantable se fit entendre ; le ciel parut couvert de débris enflammés : c'était le feu qui avait pris aux poudres de notre vaisseau. Un nuage épais nous déroba l'aspect du soleil ; tout autour de nous nous entendions tomber les pièces encore embrasées qui menaçaient de nous engloutir.

Echappés à ce nouveau danger, nous voguâmes huit jours et huit nuits sans apercevoir la terre, exposés nus aux rayons du soleil et au froid piquant de la nuit. Un nouveau genre de supplice vint nous assaillir : nous n'avions sauvé des débris du bâtiment qu'un tonneau de lard salé et quelques bouteilles d'eau-de-vie : cette faible ressource menaçait même de nous manquer ; bientôt nous fûmes

réduits à lècher notre voile, que la pluie avait trempée.

Je passai la huitième nuit au gouvernail; j'en tins la barre pendant plus de dix heures; je demandais en vain à mes malheureux compagnons exténués de me relever. Le désespoir s'était emparé d'eux; ils refusaient de faire aucun effort pour éloigner de quelques instans une mort inévitable. Enfin, le neuvième jour, nous découvrîmes la terre : c'était la côte du Brésil : là finirent nos souffrances. Environnés des soins les plus généreux, nous restâmes quelque temps au milieu des Portugais, qui nous facilitèrent ensuite les moyens de revenir en France.

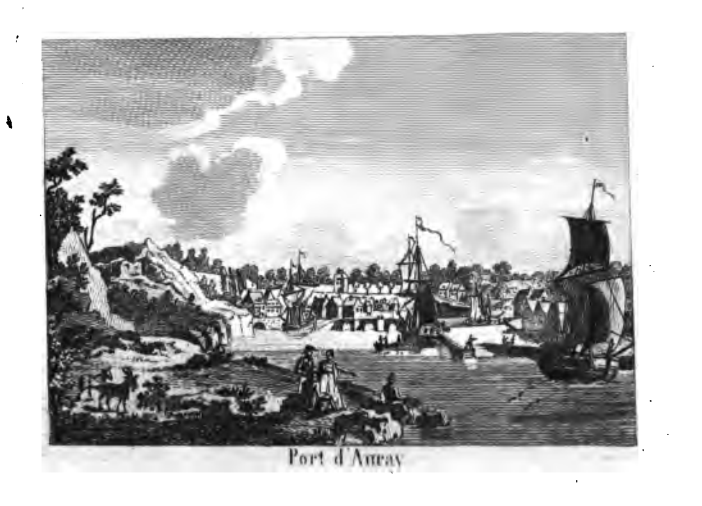
Une heure suffit à M. de Valcourt pour faire la traversée qui sépare Lorient du Port-Louis, traversée qui demande encore quelques précautions à cause des bancs de sables qui rehaussent chaque jour le fond de la rade. Cette rade est partagée en deux détroits par l'île Saint-Michel, longue terre stérile, au milieu de laquelle s'élève une chapelle transformée aujourd'hui en magasin. Au pied de ce tertre, doit être bâti le lazaret où seront reçus les navigateurs atteints de la fièvre jaune. Deux cent mille

francs sont destinés à sa construction, en attendant que l'expérience achève de démontrer si ce fléau des Antilles est réellement contagieux.

L'aspect triste et désert de Port-Louis frappa les voyageurs ; cette ville n'a qu'une faible population, vivant de ses modiques revenus ou du produit de quelques presses à sardines. La citadelle, séparée de la ville par un ravin revêtu d'un pont-levis, est construite sur une masse de rochers, à l'extrémité de la pointe qui domine l'entrée de la rade.

Le Port-Louis a changé plusieurs fois de nom ; en 1590, ce n'était qu'un village appelé Blavet, dont les royalistes semparèrent ; ils couvrirent d'un fort qui fut livré par le duc de Mercœur aux Espagnols. Convaincus de l'extrême importance de cette place, ces étrangers employèrent les huit années qu'ils l'occupèrent à y construire une ville, et ne permirent à aucun Breton d'en approcher. Le Blavet fut rendu à la France par la paix de *Vervins*. Louis XIII donna à la ville le nom de Port-Louis ; mais ce ne fut que sous Louis XIV que furent élevées les fortifications qui existent aujourd'hui, et dont la citadelle fut le complément. Cette place devint alors un gouver-

nement particulier toujours conféré à des personnes de haut rang. En 1793, un décret de la convention lui imposa le nom de *Port-Liberté*, qu'il a conservé dix ou douze ans, et qui, tombé en désuétude, finit par être remplacé par celui que lui avait donné son premier restaurateur. En face du Port-Louis est l'île de Groaix : son sol est fertile ; elle est peuplée d'habitans actifs et industrieux, et offre une station qu'on préfère à toutes celles des îles de la Bretagne.



Port d'Auray

CHAPITRE X.

Coup d'œil sur le Morbihan. — Druides. — Coutume barbare. — Antiquités. —Combat des Trente.—Auray. — Quiberon. — Fort Penthièvre. — Affaire de Quiberon. — Héroïsme de Sombreuil. —Perfidie anglaise.— Belle-Ile. — Grottes du rivage. — Le vice-amiral Willaumez.

Le pays que nous parcourons, dit M. de Valcourt, en quittant Port-Louis, pour se diriger vers Landevan, est tout peuplé de souvenirs : il était habité dans l'antiquité par les Venètes, peuple navigateur et belliqueux qui joua un grand rôle dans les guerres des Romains contre les Gaulois. Ici régnait dans toute sa force l'empire des Druides. On croit que c'était près de Baud qu'était la montagne de *Maneguer* (montagne blanche), où ces prêtres, armés de la massue sacrée, mettaient fin à l'existence des vieillards qui croyaient avoir vécu ; et des ossemens nombreux ont été trouvés, en fouillant le terrain de cette ville.

Les Romains ont laissé, dans plusieurs endroits du Morbihan, des traces de leur domination : près de Baud, dans la cour du château de Quimperlay, on voit une statue de style égyptien ; à ses pieds est un bassin de granit contenant environ 40 hectolitres.

Devenu partie du duché de Bretagne, le Morbihan fut le théâtre des querelles sanglantes qui régnèrent long-temps entre les maisons de Blois et de Montfort; ce fut là que les Duguesclin, les Clisson, les Beaumanoir se distinguèrent par de beaux faits d'armes. Dans la lande de Mivoie, entre Ploërmel et Josselin, on voit encore un obélisque de granit bleu, indiquant le lieu où, en 1351, trente chevaliers bretons combattirent et vainquirent trente chevaliers anglais. Ce fut dans ce combat que, Beaumanoir demandant à boire, un de ses compagnons d'armes lui fit cette réponse féroce : *Bois ton sang, ta soif cessera.* Dans ce département se trouvent encore *Josselin*, où était jadis le château d'*Olivier Clisson*, Hennebon sauvé en 1842 par le courage de l'héroïne Jeanne de Montfort, enfin *Auray*, où Duguesclin fut fait prisonnier.

Auray, à quatre lieues de Vannes, est une

petite ville située dans une baie profonde, au confluent des rivières d'Auray et de Vannes: une belle vue et un beau quai composent toute la ville. Le port est bon, assez profond, et peut contenir les plus gros vaisseaux. Son commerce consiste en grains, beurre, miel, draps, toiles, etc.

D'*Auray* les voyageurs firent une excursion dans la presqu'île de Quiberon. Un monument singulier attira leur attention : près du bourg de Charnac, la terre est couverte, l'espace de trois lieues, par onze rangées parallèles de grosses pierres, au nombre de quatre mille, dans la direction du sud au nord. On ignore dans quel but les Gaulois les ont ainsi disposées.

Pour pénétrer dans la presqu'île de Quiberon, il faut passer sous le fort Penthièvre, qui défend l'isthme étroit qui joint cette langue de terre au continent. A la vue du fort, un soupir échappa involontairement à M. de Valcourt. Jules et Charles s'en aperçurent, et lui en demandèrent la cause. « Mes enfans, répondit le capitaine, quel cœur français ne saignerait pas à la vue de ces lieux où coula le sang de nos concitoyens, versé par les mains de leurs

compatriotes, de leurs amis, de leurs parens peut-être; ce fut ici que débarquèrent, en 1795, plus de vingt mille émigrés; ce fut là que tous périrent victimes des dissensions politiques, victimes de la perfidie anglaise. »

Les deux jeunes gens pressèrent vivement leur père de leur donner quelques détails sur cette malheureuse affaire. M. de Valcourt y consentit. « Une foule d'émigrés, dit-il, réfugiés en Angleterre, avaient conçu l'espérance de rentrer en France les armes à la main ; ils choisirent pour lieu de débarquement les côtes du Morbihan. L'armement préparé par l'Angleterre était un des plus considérables qu'on eût fait depuis long-temps ; outre les émigrés, dix mille prisonniers de guerre, entraînés par le désir de revoir leur patrie, maîtrisés par le besoin d'échapper au séjour meurtrier des pontons anglais, formaient l'expédition. D'abondantes munitions, des armes pour quatre-vingt mille hommes, des habits pour soixante mille, des pièces d'artillerie, d'immenses provisions de bouche, deux millions en or et plusieurs milliards d'assignats chargeaient plus de cent bâtimens de transport.

Warren escorte ce convoi avec deux vaisseaux

de soixante-quatorze, quatre frégates, deux corvettes, deux cutters, et quatre chaloupes canonnières; quatre vaisseaux de ligne, dont trois du plus haut bord croisent sur les côtes pour protéger le débarquement.

La flotte arrive en vue de Belle-Ile. Sommé de se rendre, Boncret, commandant de la citadelle, refuse; et Warren, ne jugeant pas à propos de faire un siége qui retarderait ses opérations, se retire sur la côte du Morbihan, qu'il sait être dégarnie de troupes.

Déjà d'Hervilly, à la tête de 15,000 hommes, a sauté dans les chaloupes, et, sans avoir trouvé d'obstacles, s'est avancé en bon ordre vers la place de Carnac, entre Quiberon et le golfe du Morbihan. Ils sont rejoints par les Chouans; et tous marchent vers Carnac dont ils s'emparent. Auray tombe également en leur pouvoir.

Cependant Hoche, qui commandait les troupes de la république dans la Vendée, porte ses forces vers ce point. Carnac est repris; et trente mille hommes sont réduits à se retrancher dans le fort Penthièvre. Chaque jour, leur position devient plus dangereuse. Les Français, qui n'avaient pris place dans leurs rangs que pour échapper à la captivité,

désertent en masse. Pour surcroît de malheur, la division se met parmi les chefs royalistes.

Un camp retranché avait été établi par Hoche à une lieue et demie du fort Penthièvre, en vue des Anglais immobiles sur leurs vaisseaux. D'Hervilly prend une résolution extrême; sans attendre l'arrivée de la division Sombreuil, il attaque le camp de Hoche; il reçoit le prix de sa témérité : ses troupes sont taillées en pièces; lui-même est tué d'un coup de biscayen. Puysaye a repris le commandement ; il fait débarquer la division Sombreuil, qui prend poste à Saint-Julien ; mais les efforts des émigrés ne feront plus que retarder leur perte pour quelques instans. Les prisonniers que l'Angleterre avait armés, et qui n'ont pas encore passé dans les rangs républicains, livrent le mot d'ordre ; et Ménage, à la tête de trois cents grenadiers, soutenus par Valletaux, pénètre dans le fort Penthièvre, qui ne ferme pas tellement l'isthme qu'on ne puisse le tourner à la marée basse. L'alarme se répand : les canonniers et les officiers accourent à leur poste ; mais, assaillis par des hommes qui portent le même uniforme qu'eux, ils sont égorgés sur leurs pièces. En vain ils

crient à la trahison : la trahison devient presque générale. La première compagnie des grenadiers d'Hervilly est détruite ; la deuxième passe à l'ennemi ; et deux autres imitent son exemple. Le fort est au pouvoir des républicains ; et les canons, tournés contre les Anglais, ripostent avec avantage au feu que ces derniers dirigent sur les colonnes que Hoche conduit du côté de la mer pour attaquer de front les royalistes, dont les régimens s'assemblent à la hâte. Les émigrés se sont mis en bataille derrière Saint-Julien ; mais, abandonnés par leur chef, le pusillanime Puysaye, privés de canons, manquant même de cartouches, ils tombent par milliers sous le feu de leurs ennemis. Ils se replient sur le camp, et répandent le désordre parmi ceux qui viennent pour les secourir.

Sombreuil, toutefois, parvient à les rallier : « Ce n'est pas, s'écrie-t-il, à des braves tels que vous qu'il faut dissimuler la vérité : le fort Penthièvre est pris ; il faut le reprendre ou tomber sous ses murs. » Marchons, est la seule réponse qui se fait entendre ; et la colonne se dirige vers le mât de pavillon.

Mais l'aspect du danger rallentit bientôt ce

premier élan. Un boulet tue sous lui le cheval de Sombreuil *. Le désordre se met parmi les assaillans ; la trahison l'augmente encore : les prisonniers, ne se croyant plus obligés à tenir des promesses que la nécessité avait arrachées, renversaient la crosse de leur fusil, et désertaient en masse, en s'écriant : « Et nous aussi, nous sommes patriotes ! » Quelques-uns poignardaient leurs officiers, et déchargeaient leurs armes sur les malheureux qu'ils abandonnaient.

Errant aux environs, poussant des cris de désespoir, et n'attendant plus que la mort, les émigrés, foudroyés par les canons de Hoche, le sont encore par la mitraille des chaloupes anglaises qui tirent indistinctement,

* Tombé au pouvoir de l'ennemi, et condamné à mort, l'intrépide Sombreuil repoussa le mouchoir dont on voulut lui couvrir les yeux : « J'aime à voir mon ennemi en face », dit le jeune héros. Puis, mettant un genou en terre : « J'incline, dit-il, celui-ci devant Dieu, et je tends l'autre aux balles de mes ennemis. » S'adressant ensuite aux soldats qui le couchaient en joue : « Visez plus à droite, vous me manqueriez. »

et avec parfaite connaissance de cause, sur tout ce qui se trouve sur le rivage. Une foule immense borde la falaise, et, levant au ciel des mains suppliantes, en appelle à Dieu d'un peuple qui ne connaît que l'égoïsme. Hommes, femmes, enfans, vieillards, attendent les embarcations anglaises: les embarcations restent, par ordre supérieur, enchaînées à leurs bords.

Quelques-uns se jettent à la mer, gagnent les rescifs et les rochers les plus voisins de la côte; d'autres, plus hardis, s'élancent à la nage et s'efforcent de joindre la flotte de Warren. O crime! on repousse à coups de sabre ou d'aviron ceux qui, pour s'échapper, s'accrochent aux canots anglais!....

Une barque transporta les voyageurs de la pointe Quiberon à l'île de Conquet, et de là à celle de Belle-Ile à 6 lieues de la côte. Avant d'entrer dans le port de Palais, des rocs escarpés qui semblent un rempart élevé par les mains de la nature pour défendre l'île contre les efforts des vagues, s'offrirent à leurs yeux. La côte, coupée à pic, et semée de débris que le temps et les flots ont détachés, laisse apercevoir des grottes nombreuses creusées par les efforts de la mer. Lorsque la marée est basse

on peut y descendre facilement ; leurs voûtes, où l'on remarque encore les ondulations des eaux qui les ont creusées, s'élèvent ou s'abaissent au hasard ; rien n'est aimable comme la fraîcheur qui règne sous ces grottes ; rien de plus pittoresque que les échappées de mer que l'on aperçoit à travers les ouvertures ; elles sont, comme celles de la pointe de la Chèvre, la retraite d'une foule d'oiseaux. Lorsqu'on pénètre dans les asiles qu'ils se sont choisis, on les voit s'envoler avec un bruit affreux ; leurs cris percent les voûtes ; leurs ailes froissent en tumulte le grès raboteux ; ils se pressent pour s'enfuir ; ils vous entourent, ils vous assiégent ; et la terreur qui les poursuit les ramène vingt fois autour de l'importun ; leur nombre est si prodigieux, leur vol si rapide, qu'on est forcé de lutter à son tour avec leurs troupes timides pour sortir de la grotte. Des côtes de Belle-Ile on aperçoit les îles de Houat et celles d'Hoëdie.

Belle-Ile a dix à douze lieues de tour, et deux lieues au plus dans sa plus grande largeur. Les vents qui règnent perpétuellement dans ces parages permettent à peine aux habitans de cultiver quelques céréales sur un

sol rocailleux et couvert de sable par les tempêtes; à peine y trouve-t-on quelques arbres que tous les efforts de l'art préservent difficilement des efforts destructeurs des vents : outre *Palais*, on y compte trois pauvres villages, *Soson*, *Locmaria* et *Bangore*. Belle-Ile portait jadis le nom de Guadel; et les Bretons s'en servaient pour mettre à l'abri des pirates les côtes méridionales de leur pays; elle resta sans habitans pendant un grand nombre de siècles. Des moines, s'y étant établis, invitèrent les peuples de la côte à venir habiter près d'eux afin de les défendre, exemptant de tout impôt ceux qui répondraient à leur appel.

M. le vice-amiral Willaumez, un des plus habiles marins de notre époque, est né à Belle-Ile. Les services que M. Willaumez a rendus à l'état, dans les diverses expéditions dont il a été chargé, sont trop récens pour qu'il soit nécessaire de les rappeler; nous ne pouvons cependant nous refuser au plaisir de citer quelques traits de sa vie militaire. Entré au service à treize ans, il devint successivement officier, capitaine, chef de division, et dut son avancement à ses services et à ses ta-

lens; il fit une campagne autour du monde, une autre dans l'Inde. Dans l'expédition de Saint-Domingue, il commandait *le Dugay-Trouin*, et soutint avec avantage un combat contre un vaisseau de 80 canons.

Quelque temps après, ayant appareillé pour la France, il traversa une division anglaise, qui bloquait le port de Rochefort, en faisant feu des deux bords, et força l'entrée de la rivière au grand étonnement de cette division. Un combat qu'il soutint le 29 juin 1805, contre le vaisseau anglais *l'Hercule*, lui fit d'autant plus d'honneur, que son vaisseau était délabré par une longue campagne, presque dépourvu d'équipage, et qu'il ne dut l'avantage qu'à sa manœuvre habilement dirigée.

Nommé contre-amiral il fut chargé, en 1805, de croiser avec une escadre sur les côtes d'Afrique et dans divers ports; cette escadre, dirigée avec habileté, fit éprouver au commerce anglais des pertes évaluées à 12 ou 15 millions; elle eût pu avoir encore de plus grands résultats, sans les contrariétés qui traversèrent l'amiral. Quoi qu'il en soit, il fut reconnu que ce marin, dont la fortune ne

seconda pas les habiles combinaisons, occupa néanmoins quatre escadres ennemies de la force de la sienne.

Une ordonnance, du 8 août 1819, a nommé M. Willaumez vice-amiral.



PORT DE VANNES,
Vu de la Saulière à haute mer.

CHAPITRE XI.

Vannes. — Son antique puissance. — Usages singuliers. — La Soule. — La Quintaine. — La Roche-Bernard. — Guérande. — Histoire et commerce. — Le Croisic. — Chapelle de Saint-Gunstan. — Marais salans. — Mœurs singulières des femmes samnites. — La tour du Four, ou le Phare. — Saint-Nazaire. — Forêts enfouies. — Paimbœuf. — Bords de la Loire.

Vannes, autrefois *Vernes*, laisse son origine se perdre dans l'histoire : elle fut, dans l'antiquité, une cité puissante ; et César n'a pas trouvé son éloge indigne de sa plume.

« Caïus Velanius et T. Silius, dit-il au troisième livre de ses Commentaires, se rendirent à Vannes, dont l'autorité et la puissance sont bien au dessus de toutes les autres cités de la côte maritime de l'Armorique ; elle possède une grande quantité de vaisseaux qui naviguent en Angleterre, et elle surpasse tous ses voisins en connaissance et en pratique de la mer ; tous ceux qui fréquentent ces parages lui doivent tribut, parce que l'Océan, étant

extrêmement impétueux et sujet aux tempêtes sur cette côte, elle possède tous les ports où l'on peut se mettre à l'abri. »

De toutes les villes de la Gaule, Vannes fut une de celles qui opposa une résistance plus longue et plus vigoureuse aux armes romaines. Crassus, chargé par César de la soumettre, n'y parvint qu'après les plus grands efforts, et, lorsqu'il crut l'avoir enfin subjuguée, elle échappa de nouveau à la domination du peuple roi. Quoiqu'elle eût livré des otages à Crassus, elle ne craignit pas d'emprisonner les ambassadeurs romains; ce fut alors qu'on put juger de la puissance de cette ville et de son influence sur la confédération gauloise, quand on la vit armer pour sa défense les peuples de Nantes, de Laudrigue, d'Avranches, Lisieux, et enrôler des soldats jusque dans la Gueldres et le pays de Clèves. Elle céda enfin à la fortune de Rome, et resta sous le joug jusqu'à la décadence de l'empire, époque où elle devint une des plus fameuses cités du royaume, et plus tard du duché de Bretagne. La splendeur dont elle jouissait alors, la fit choisir long-temps par les ducs pour y tenir leur cour.

Vannes est aujourd'hui déchue de cette antique puissance. Quoique dans la situation la plus avantageuse, sur la Marle, à deux lieues de l'Océan, avec lequel elle communique par la lagune du Morbihan, son commerce est peu étendu. Son port pourrait contenir plusieurs gros vaisseaux ; mais on n'y voit que des bateaux pêcheurs, et quelques bâtimens de petit cabotage ; il est défendu contre les atterrissemens par un môle d'une belle construction.

Les voyageurs entrèrent dans Vannes par le grand faubourg, plus étendu que la ville elle-même, dont il est séparé par des murailles; ils visitèrent la belle église de Saint-Paterne et la cathédrale : ce dernier édifice est d'un gothique grossier. Deux promenades attirèrent également leur attention ; la première nommée la *Garenne*, et la seconde qui borde le port.

Il existait jadis dans les environs de Vannes et dans le Morbihan plusieurs usages singuliers: l'un était le jeu de la *soule*. Le seigneur, qui voulait se donner le spectacle de ce divertissement, faisait jeter au milieu des paysans rassemblés un ballon fortement huilé; une récompense devait être accordée à celui qui parvenait à le

retenir. Il s'engageait aussitôt entre les concurrens une lutte d'autant plus prolongée, et plus plaisante, que les parois onctueuses du ballon s'opposaient à ce qu'il pût être facilement retenu.

Une autre lutte, plus dangereuse, parce qu'elle dégénérait souvent en rixes sanglantes, était en usage dans cette partie de la Bretagne; on a même essayé de la reproduire depuis la révolution, malgré l'opposition de l'autorité : voici ce qui y donnait lieu. Deux villages se rassemblaient aux limites qui séparaient leurs territoires respectifs, et cherchaient à s'enlever mutuellement une bannière dont, suivant eux, la possession devait assurer au village qui l'enlevait, d'abondantes moissons.

La *quintaine*, autre exercice qui consistait à briser une longue gaule, en la dirigeant fortement vers un pieu, auquel on donnait une grossière ressemblance avec les formes humaines, était également au nombre des jeux bretons. En général les habitans des départemens qui composaient jadis la Bretagne ont encore conservé une foule de jeux, d'usages, de danses, dont l'origine se perd dans la nuit des temps.

M. de Valcourt prit, en sortant de Vannes, la route de la *Roche-Bernard*, laissant à sa droite la côte, coupée d'une foule de petites anses vaseuses, et couverte de marais salans qui communiquent à l'air des qualités insalubres.

La Roche-Bernard présente un aspect assez pittoresque. De la cime d'un rocher, au pied duquel coule la *Vilaine*, rivière que la marée rend navigable, pour les navires, jusqu'à *Rédon*, la vue s'étend au loin; on aperçoit l'embouchure de ce fleuve, dont le nom rappelle une journée fatale à notre marine, et, sur l'une et l'autre rives, les villages de *Biliers*, d'Azzal, de Cancouis et de Féret; sur la côte, sont des milliers d'*œillets* de marais salans.

Il y a six lieues de la Roche-Bernard à *Guérande*. Quatre lieues avant d'arriver à cette ville, on entre dans le département de la Loire-Inférieure. Guérande, aujourd'hui éloignée de plusieurs lieues de la mer, a vu cependant, à une époque dont l'histoire conserve le souvenir, les flots de l'Océan battre ses murs; ses premières fortifications, construites, en 470, pour arrêter les entreprises des Saxons, furent détruites, rétablies et augmentées à diverses reprises: celles que l'on y voit aujourd'hui da-

tent de 1431. Un rempart de quatorze cent trente-quatre mètres ferme de toutes parts la ville, qui n'a que quatre entrées. Ses fortifications ne l'empêchèrent pas d'être assiégée et prise plusieurs fois; elle éprouva toutes les horreurs de ces guerres féodales dont la Bretagne fut si long-temps le théâtre. En 1342, Louis d'Espagne s'en empara, passa tous les habitans au fil de l'épée, sans distinction d'âge ni de sexe, brûla la ville, et mit le feu à l'église de Saint-Aubin, dans laquelle s'étaient réfugiés les Guérandais : la voûte calcinée s'écroula sur ces infortunés.

Le coteau de Guérande produit des vins estimés; mais la principale richesse de la ville consiste dans ses marais salans.

Les voyageurs les visitèrent et observèrent toutes les opérations nécessaires à la confection du sel.

Cette petite excursion les conduisit jusqu'aux portes de Croisic. Un ouvrier, qui leur avait obligeamment expliqué les divers procédés de la fabrication, ayant à conduire au Croisic plusieurs voitures de sel, les accompagna; il leur apprit, chemin faisant, que le Croisic était l'entrepôt de presque tout le sel de Guérande.



Port du Croisic.

C'est là qu'avant la révolution toutes les nations du monde, et les Français eux-mêmes, apportaient leurs denrées, pour les échanger contre ce précieux minéral. Ce commerce a beaucoup diminué; cependant la Loire et la Vilaine, rapprochées du Croisic, facilitent le transport de ses marchandises dans l'intérieur de la France. J'ignore à quelle cause, continua le saunier, le Croisic doit la diminution de son commerce et de sa population; réunie à celle de Batz, ses habitans ne s'élèvent pas aujourd'hui à six mille.

Le Croisic jouissait, avant la Révolution, de nombreux priviléges, qui, sans doute, contribuèrent à sa prospérité. Ces priviléges étaient dus aux services qu'à différentes époques la marine croisicaise avait rendus à l'État. En 1513, une victoire navale, remportée sur les Anglais, fut due à quatre vaisseaux armés par le Croisic.

Cette ville se distingua également en 1759, lorsque deux vaisseaux français s'échouèrent et furent brûlés à l'entrée de son port. Bombardée alors par les Anglais, elle leur opposa la plus vive résistance.

Le calvinisme, prêché au Croisic, y avait

fait des prosélites assez nombreux pour alarmer l'évêque de Nantes. On lit dans Ogée les détails d'une espèce de croisade singulière que fit ce prélat pour arrêter l'hérésie. Il se rend au Croisic ; y fait des prédications, et ordonne une procession du Saint-Sacrement. Les marins et tout le menu peuple la suivent en s'animant mutuellement contre ce qu'ils appellent l'ennemi de Dieu ; ils attaquent la maison d'un nommé Guillaume Roi, où ils supposaient que le ministre faisait ses prédications. Comme cette maison était forte, le prélat établit un siége en règle. Plusieurs tonneaux de vin sont distribués par lui à ses soldats ; et l'on battit la maison avec une grosse couleuvrine qui tira cinq cents coups. Les calvinistes qui la défendaient étaient au nombre de dix-neuf ; ils tinrent bon toute la journée, et se sauvèrent à la faveur de la nuit, pendant que les assiégeans, qui avaient négligé de bloquer la place, étaient à souper.

Le premier soin des voyageurs, en entrant au Croisic, fut de visiter la chapelle de Saint-Gunstan, bâtie, dit-on, sur une pierre qui servit d'esquif au saint pour arriver à la côte.

Jadis, les femmes dont les amans ou les ma-

ris étaient en voyage, allaient balayer le parvis de la chapelle, en poussant la poussière vers la mer, afin que les vaisseaux qui portaient les personnes auxquelles elles s'intéressaient eussent un temps favorable.

Dans la matinée du 15 du mois d'août, elles se rassemblaient autour d'un énorme rocher, situé près de la chapelle, et dansaient des rondes, terminées par ce refrain : *Goëlands, goëlands, ramenez nos amans.*

Le port fut l'objet de leur seconde visite. Il est formé par la nature ; mais sa sûreté et sa bonté ont été beaucoup augmentés par l'art ; c'est au duc d'Aiguillon, commandant pour le roi en Bretagne, pendant une partie du règne de Louis XV, que le Croisic doit la plus grande partie de ses embellissemens ; ses quais, les paremens de pierre qui retiennent les terres des îlots qu'on voit dans le port, sont dus à ce bienfaiteur de la Bretagne.

Le Croisic expédie un petit nombre de navires pour la pêche de Terre-Neuve ; mais la principale occupation de ses habitans est la pêche de la sardine et la fabrication du sel.

Ses marais salans sont peut-être les plus an-

ciens; et c'est au Croisic, qui formait jadis une île, ainsi que Batz, que doivent être appliqués les détails que Strabon donne sur l'île, où se retiraient les femmes samnites. Dans cette île, dit le géographe grec, était un temple consacré à Bacchus. Ces femmes, tous les ans, à un jour marqué, ôtaient la couverture de ce temple, qu'elles recouvraient, le même jour, avant le coucher du soleil. Dans certaines cérémonies, chacune portait un fardeau ; et, si quelqu'une laissait tomber le sien, celles qui l'accompagnaient se jetaient sur elle, la déchiraient, la mettaient en pièces et portaient au temple de Bacchus les membres palpitans de l'infortunée.

M. Travers a cru voir, dans le récit de Strabon, une allégorie, qu'il essaye d'expliquer. Ces femmes, dit-il, habitaient l'île de Bouin ou toute autre au bas de la Loire; et, tandis que leurs maris s'occupaient de la chasse ou de la guerre, elles travaillaient à la culture du froment, surtout à la fabrication du sel; elles découvraient, à certains jours de l'année, ce qui leur restait de l'ancien sel, sur lequel elles amoncelaient le nouveau, et le recouvraient

le même jour. Elles le portaient sur la tête, comme on le fait encore aujourd'hui, par des sentiers étroits et glissans; et, si quelqu'une venait à tomber et à renverser son fardeau, les autres, pour détourner le mauvais présage, la mettaient impitoyablement en pièces. De là vient la superstition qu'on ne peut répandre le sel à table, qu'il n'arrive malheur à quelqu'un de la compagnie.

Enfin, selon Strabon, aucun homme ne pouvait entrer dans cette île; mais les femmes allaient trouver leurs maris sur le continent, passaient quelques jours avec eux, et retournaient ensuite dans leur île.

Il y a au Croisic une école d'hydrographie, célèbre par les élèves qui en sont sortis et les savans professeurs qu'elle a possédés; les deux *Bouguer* sont de ce nombre.

En face du Croisic, à deux ou trois lieues en mer, existe un écueil fameux en naufrages. C'est un banc de plusieurs lieues de circuit, presque toujours caché sous les eaux, et que sa position rend extrêmement dangereux. Mais, depuis peu d'années, le gouvernement a fait élever sur cet écueil un phare indicateur dont les feux perpétuels font connaître aux navi-

gateurs les dangers qu'ils doivent éviter. La tour, de soixante pieds de hauteur, se divise en deux étages. Le premier, auquel on monte par une échelle perpendiculaire, incrustée dans le mur, est le magasin; le second, l'appartement des guetteurs; et sur la plate-forme, autour de la lanterne, règne une galerie de deux pieds de largeur qui leur sert de promenade. Là, deux gardiens, habitans assidus, sont chargés d'entretenir perpétuellement le feu *sacré*, et se condamnent volontairement à une réclusion perpétuelle dans une tour de neuf pieds de diamètre, qui semble un vaisseau à l'ancre au milieu des flots. Lorsque la lune est aux quadratures, la mer ne cesse de couvrir le rocher sur lequel est construit le phare; de sorte que les gardiens ne peuvent en sortir un seul instant: car on leur défend d'avoir un canot, de peur qu'entraînés par quelque orage ils ne laissent éteindre le feu indicateur au moment où il serait le plus nécessaire. Tous les huit jours, une chaloupe vient de terre apporter leur nourriture et fournir à leurs besoins. Mais, quelquefois, et surtout à l'approche des équinoxes, époque où les tempêtes sont les plus

violentes, les communications sont interrompues, les habitans de la tour restent des semaines entières sans pouvoir sortir, sans voir un être vivant. Cependant, satisfaits de leur position, ils ne demandent point à en changer.

Rien de plus imposant que le spectacle d'une tempête vu du haut de ce phare *.

Les nuages qui s'étaient amoncelés à l'horizon s'étendent peu à peu dans le ciel et obscurcissent la clarté du jour; une teinte sombre remplace sur les eaux l'azur des temps calmes, de grosses gouttes de pluie, tombant par intervalles, annoncent que les cataractes du ciel vont s'ouvrir. La fureur des flots n'est pas au comble; mais déjà la mer gronde, un bruit sourd présage la tempête; et de longues vagues, s'élevant en montagnes mobiles, roulent sur la surface de l'Océan. La mouette et le goéland se hâtent de gagner le rivage en gémissant; un cormoran, seul amant des orages, semble, par ses cris sauvages, saluer la tempête et se réjouir du bouleversement de

---

* *Lycée armoricain*, 29e livraison.

la nature; tantôt suspendu sur les vagues, il s'élève et domine les flots, tantôt voltigeant pesamment autour du phare ou perché sur le sommet de la tour, on le prendrait pour le génie des tempêtes, qui du haut de son trône excite leurs fureurs.

Enfin l'orage éclate avec violence. Quel spectacle magnifique et terrible à la fois! Depuis longtemps le soleil a disparu derrière les immenses masses de nuages amoncelés à l'Occident; une profonde obscurité règne sur les eaux, et ne laisse distinguer au loin que l'écume blanchissante des vagues qui se brisent contre les rochers. Quelquefois, cependant, la sombre lueur des éclairs rend les ténèbres visibles, et l'on aperçoit la foudre qui, déchirant le sein des nuages par des sillons de feu, va frapper quelque écueil éloigné. Tout est bouleversé dans la Nature. La mer, soulevée par les vents, s'agite avec fureur. Tantôt les vagues s'élèvent au dessus de la tour, et l'engloutissent un instant; tantôt, se brisant à ses pieds, elles l'enveloppent d'un nuage d'une poussière humide. La foudre gronde avec fracas; sa voix, se mêlant au sifflement des vents et au tumulte des flots, forme un horrible concert. L'onde bat avec force les murs

de la tour ; les Aquilons déchaînés redoublent de violence pour l'arracher de ses fondemens; et quelquefois, se balançant sur sa base, elle semble près de céder à leurs efforts.

Du Croisic, nos voyageurs vinrent à Saint-Nazaire, d'où ils remontèrent la Loire jusqu'à Nantes, sur un brick qui les prit au passage, car la rade de St.-Nazaire est parsemée de rochers, et les navires n'y sont point à l'abri des vents: ce qui les empêche de s'y arrêter. Une chaloupe même n'y serait pas en sûreté. Le navire qui les portait prit un pilote lamaneur à Saint-Nazaire où ils résident presque tous.

M. de Valcourt et ses enfans, voulant jouir de la perspective des bords de la Loire, se tinrent sur le pont pendant toute la traversée. Les deux tours construites sur la plage de Saint-Nazaire par le duc d'Aiguillon, sur lesquelles on allume du feu la nuit pour éclairer la marche des vaisseaux, disparaissent bientôt aux yeux des voyageurs,

A leur gauche s'offre Donges dont le territoire renferme des marais qui fournissent une espèce de tourbe. Le pilote redoubla d'attention à la vue de la pierre de la Vacherie. C'est un bloc de pierre pesant au moins vingt mil-

liers, placé sur le rivage dans la direction de Donges; on ne sait en quel temps, ni pourquoi cette pierre a été placée là. Quoi qu'il en soit, elle est utile à la navigation de la Loire en indiquant les écueils qui se trouvent dans son voisinage.

Dè vastes tourbières s'étendent sur ce rivage, et fournissent un moyen d'existence aux habitans de Montoire. On ne sait comment ces tourbières se sont formées; peut-être sont-elles dues à l'enfouissement de quelques forêts. On y trouve en effet beaucoup de troncs d'arbres et surtout de chênes dont le bois est devenu noir comme l'ébène et très dur. On remarque dans ces marais une particularité qui leur est commune avec tous les terrains tourbeux: lorsqu'on place un corps à la surface du sol, il s'enfonce insensiblement; un bâton, planté en terre et qu'on y laisse sept à huit heures, s'enfonce continuellement et finit par disparaître.

De l'autre côté de la Loire, Paimbœuf et son port couvert de navires attirent les regards de Jules et de Charles.

Paimbœuf est à proprement parler le port de Nantes, quoiqu'il en soit distant de quel-



Port de Paimbeuf.

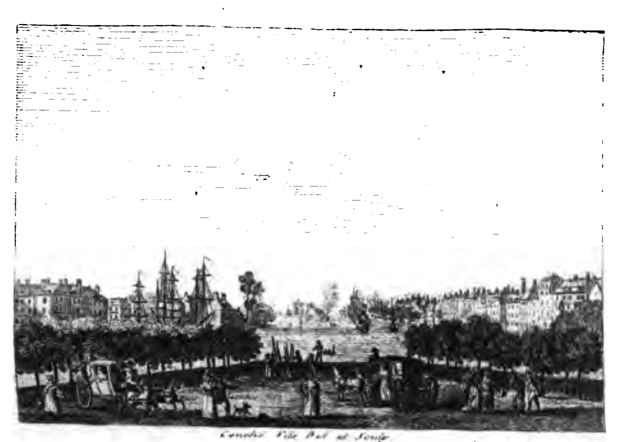
ques lieues. C'est là que mouillent tous les vaisseaux que le commerce y attire. Il est un des grands entrepôts de la fortune océanique; et tous les armateurs y tiennent leurs navires et leurs magasins maritimes. Avant la Révolution, c'était à Paimbœuf que débarquaient toutes les marchandises coloniales; et ce qui ne se distribuait pas sur d'autres bâtimens pour être reversé dans les différens ports de l'Europe, se transportait dans les magasins des armateurs de Nantes sur des gabarres et des *barges* propres à la navigation de la rivière qui se refuse à un grand tirant d'eau.

Paimbœuf était peu de chose, il y a cent soixante ans; on n'y voyait que deux métairies et la chapelle de Notre-Dame, fondée en 1052 par un Glevian, prince de Becon. Il est aujourd'hui fréquenté par une grande quantité de navires marchands qui s'y arrêtent. On y en trouve de toutes les nations; des frégates même peuvent y venir; mais son port devient tous les jours plus difficile par les bancs de sable qui se forment à l'entrée de la Loire. Un de ces bancs interrompra peut-être bientôt la navigation de Nantes à Paimbœuf. Il n'y a de remarquable dans cette ville que le môle,

construit de 1778 à 1782, sur les plans de M. Groleau.

Ici seulement, dit M. de Valcourt, vous pouvez découvrir le lit de la Loire dans toute sa largeur ; bientôt nous allons nous engager au milieu des îles dont il est semé. Il est peu de fleuves qui présentent une aussi grande quantité d'îlots : on en compte cent trente-six dans l'espace de onze lieues.

Cependant le navire avançait rapidement ; il a dépassé le port *Launay*, village considérable de la paroisse de *Couëron ;* les voyageurs distinguent la côte de *Miseri :* ils entrent dans le port de Nantes.



PORT DE NANTES.

CHAPITRE XII.

Nantes. — Son histoire. — Son commerce ancien et moderne. — Traite des Noirs. — Affaire de *la Vigilante* et de *la Betzy*. — Bâtimens négriers. — Monumens publics. — Promenades. — Port. — Coteau Miséri. — Effet d'optique. — Pierre nantaise. — Hommes célèbres de la Loire-Inférieure. — Cassart. — Son courage, ses malheurs.

On a beaucoup écrit sur l'histoire de Nantes ; cependant ses annalistes ne sont point d'accord sur son origine ni sur l'étymologie de son nom. Elle porta d'abord celui de *Condivicnum*, et fut la métropole du pays des *Nanètes*, dont elle a pris son nom moderne. Les Nanètes, entourés des *Venettes* à l'occident, des *Pictones* et des *Andegavi* au midi et à l'orient, furent soumis par César, et restèrent sous la domination romaine jusqu'à l'invasion des barbares qui ravagèrent ces contrées à plusieurs reprises. Elle devint ensuite le théâtre de guerres longues et cruelles, et fut long-temps en proie aux dissensions des

ducs de Bretagne, d'Anjou, et de ses propres comtes. Tour à tour combattant, assiégée, on voit Nantes parcourir une longue suite de révolutions suscitées par l'ambition des hommes qui prétendaient y commander. Eudon et Conan IV furent ceux avec lesquels elle eut les plus sanglans démêlés. La guerre que lui fit Eudon fut aussi opiniâtre que meurtrière. Après l'avoir déchirée par les factions qu'il faisait naître dans son sein, il leva enfin une armée et se présenta devant le territoire de Nantes. Les Nantais sortirent à sa rencontre : une bataille se livra; ce fut celle connue dans l'histoire sous le nom de *Vezai*.

Les guerres de religion ne furent point étrangères à Nantes; mais la Saint-Barthelemy n'y fut point sanglante, grâce à la noble fermeté du maire Dubreuil qui résista aux ordres de la cour, et aux instances du gouverneur. Pendant la Révolution cette ville a éprouvé, comme toutes celles des départemens de l'ouest, les fureurs des factions; on se rappelle avec un saisissement d'horreur les atrocités qu'y commit l'infâme Carrier.

En résumé, dit un écrivain : « Nantes faible au temps des Gaulois, plus forte sous les Ro-

mains, et sous la première race de nos rois; misérable pendant la seconde, rétablie un peu sous ses ducs; brillante enfin, et agrandie dans les derniers temps : telle a été depuis 2000 ans la ville de Nantes, dans six époques différentes. »

Nantes avait autrefois un commerce très étendu; celui qu'elle faisait avec les colonies, dont elle fut long-temps l'entrepôt, était immense; celui de la côte de Guinée ne l'était pas moins; la traite des noirs, commerce odieux, réprouvé de tous les hommes qui n'ont point fait taire les sentimens de l'humanité et de la raison, en était la principale branche. Mieux éclairées sur leurs intérêts et leurs devoirs, la plupart des nations ont aboli cette traite, où l'homme, assimilé à un vil bétail, est l'objet d'un honteux trafic. Le gouvernement français même, dirigé par un mouvement généreux de philanthropie, a établi une commission chargée de réprimer les infractions aux lois sur l'abolition de la traite.

Quelques exemples récens ont cependant prouvé que ces lois de répression étaient insuffisantes. En 1822, les Anglais capturèrent, sur les côtes d'Afrique, plusieurs bâtimens

cours Saint-Pierre est une des plus belles et des plus anciennes; il est partagé en deux parties par la place au milieu de laquelle est la belle colonne de Louis XVI, qui porte la statue, plus grande que nature, de ce monarque infortuné. Du milieu de ces avenues d'arbres touffus, l'œil se promène sur la vallée de Mauve, et les bords de la Loire. Au bas du cours Saint-Pierre est l'antique château de Nantes qu'habitèrent si long-temps les ducs de Bretagne, qui *n'étoient pas de petits compaignons* *. François Ier y fut reçu; le cardinal de Retz y resta quelques temps prisonnier.

En quittant le cours Saint-Pierre, les voyageurs se rendirent à celui de la Fosse, qui borde le port. De là, on peut suivre les mouvemens de cette foule d'hommes de toute espèce, de tous les pays, que l'intérêt rassemble sur la rive. Le port se divise en plusieurs parties: depuis le pont de la bourse qui commence à l'île Feideau, jusqu'à celui de Gloriette, sont les grands bateaux de la Loire; depuis ce point

* Mot de Henri IV.

jusqu'à la Piperie, mouillent les chasse-marées, gabarres, grands et moyens navires.

Au bout de la promenade de la Fosse, et de ses nombreuses et riches embarcadères, sont les quais de Chezine, couverts d'actifs chantiers de construction. Ils se terminent par un monument colossal, tant par l'étendue immense de ses six pavillons prolongés, contigus, que par son imposante architecture. Ce bâtiment, édifié en 1776, est l'entrepôt des douanes. Là commence le quartier actuel de l'hermitage, élevé sur le coteau de *Miséri.* Ce coteau forme, du côté de l'est, une des extrémités du sillon de Bretagne, colline à large croupe. Sur son penchant, prolongé vers les vastes prairies qui bordent aujourd'hui le fleuve, sont des moulins qui, dans les temps les plus calmes, trouvent toujours assez de vent pour être mis en action: ce que le meuniers nomment, *virer-de-serein.* Un semblable phénomène s'observe au pied des gigantesques falaises, à pic, des côtes de Normandie; le navire qui au large manque d'air pour manœuvrer se fait touer sur ces murailles, qui lui renvoient une brise assez forte pour lui donner un bon sillage. Si, du sommet de ces rochers escarpés, on lance

sur le précipice un mouchoir roulé, un chapeau, cet objet, loin de tomber à la mer, est ramené sur le plateau.

Il y avait jadis sur le coteau de *Miséri* un couvent de capucins ; à une croisée de l'étage supérieur, on éprouvait, dit-on, une singulière illusion d'optique : le dos tourné à la ville et la regardant par-dessus le gouffre, en passant la tête entre les jambes, on y voyait tous les objets à la renverse ; les bâtimens avec les toits, les tuyaux des cheminées et les clochers la pointe en bas.

C'est également dans cet endroit qu'on voyait, il y a long-temps, la fameuse pierre *Nantaise :* c'était une roche de granit fort unie en plan incliné ; elle avait quarante pieds de hauteur ; les étrangers qui venaient à Nantes allaient la voir, et admiraient l'adresse des enfans, qui grimpaient le long de cette pierre, et qui même y sautaient et y dansaient. Elle n'existe plus aujourd'hui, à moins qu'on ne donne ce nom à quelques couches granitiques qui sont situées verticalement, et que l'on a découvertes en tirant de la pierre pour bâtir.

En quittant la côte *Miséri*, les voyageurs firent un long circuit ; et, après une promenade

dans les environs de la ville qui sont parsemés de guinguettes et de jolis sites, ils rentrèrent dans Nantes prolongeant le canal de Bretagne.

Pendant le trajet, M. de Valcourt fit à ses enfans l'histoire de quelques hommes célèbres, nés dans le département de la Loire-Inférieure: il leur cita les noms d'*Abailard*, célèbre par ses amours et ses hérésies; de *Launay*, écrivain fécond; de *Lanoue*, dit *Bras-de-Fer*, guerrier fameux; d'*Errard*, peintre et architecte célèbre; de *Vessière*; de la *Croze*, bénédictin érudit; des antiquaires *Travers*, *Ogée*, et d'un grand nombre d'autres savans moins distingués.

Un des hommes qui fait le plus d'honneur à la ville de Nantes, où il prit naissance, est Cassart. Ce marin se distingua de bonne heure par sa bravoure et son habileté dans les combats; il montrait un courage qui allait quelquefois jusqu'à la témérité; il passait de l'artillerie à la mousqueterie, et de la mousqueterie à l'artillerie; il était toujours en action. Dans un abordage, c'était toujours lui qui s'élançait le premier dans le vaisseau ennemi, et commençait le carnage. Il avait si bien appris l'art de la navigation, qu'il était devenu un des meil-

leurs pilotes de son temps. Dans un danger pressant, il prenait le gouvernail, et conduisait le vaisseau au port.

Le courage que Cassard déploya dans l'attaque de Carthagène, où il servait, fixa l'attention sur lui. Nantes lui donna le commandement d'un vaisseau. Il répondit à la confiance de ses compatriotes par des prises riches et multipliées. Louis XIV, dont le grand talent était de bien choisir ceux qu'il attachait au service de l'état, fit entrer Cassard dans la marine royale, et l'envoya croiser dans la Manche, que ce brave marin purgea des corsaires qui l'infestaient.

Un grand nombre de rencontres, où Cassard eut toujours l'avantage, ajoutèrent à sa réputation, et le firent nommer successivement capitaine de frégate et capitaine de vaisseau. Il devint la terreur des nations ennemies de la France jusques sur le continent américain, où il porta la désolation dans les colonies portugaises.

Mais, au milieu de ses succès, une injustice que ce brave marin éprouva fit sur son cœur la plus profonde impression, et fit naître dans son ame une misanthropie farouche qui influa

sur le reste de sa vie. Il avait équipé à ses frais, pour la ville de Marseille, deux vaisseaux avec lesquels il fit plusieurs prises. Cette ville devait le rembourser, et même lui donner une gratification : elle ne fit ni l'un ni l'autre. Les tribunaux devant lesquels il porta ses justes réclamations restèrent muets. En vain il s'adressa à la cour : privé de protecteurs, on n'écouta pas ses plaintes. La cour ne pouvait pas cependant se dissimuler qu'il avait rendu de grands services à l'état, et qu'on lui devait des récompenses. On lui proposa des pensions : « Je ne veux point, répondit Cassard, que, pour me dédommager, on me donne les dépouilles du peuple ; je demande le remboursement de trois millions que j'ai avancés ; et j'ai droit de les exiger. »

Lorsque le cardinal de Fleury fut élevé à la dignité de ministre, Cassard alla le trouver, lui exposa ses droits avec une brusque franchise. Le cardinal se crut offensé, le reçut avec froideur. Le marin, dont la patience était depuis long-temps épuisée, se permit des paroles injurieuses au ministre et à l'Etat. Pour en finir avec un homme qui réclamait un acte de justice et de reconnaissance, on le fit renfermer

au château du Ham, où il termina sa carrière à soixante-huit ans.

Cassard avait un extérieur négligé, qui, joint à une figure commune, le laissait sans considération. Un jour que Dugay-Trouin était dans l'antichambre du Roi, à Versailles, où il se promenait avec plusieurs seigneurs, il aperçoit à l'écart un homme dont l'extérieur annonçait la misère; il se nommait Cassard. Il quitte aussitôt les seigneurs qui l'entourent, va joindre Cassard, l'embrasse et cause avec lui. Les seigneurs étonnés lui demandèrent qui était cet homme. « C'est, leur répondit-il, le plus grand marin qu'ait à présent la France: c'est Cassard; je donnerais toutes les actions de ma vie pour une des siennes. »

CHAPITRE XIII.

Pornic. — Bourgneuf. — Eloignement de la mer. — Ile de Noirmoutier. — Apects pittoresques. — Mot de Charlemagne. — Mirage. — Belle description d'un paysage céleste, par Bernardin de Saint-Pierre. — Ile de Bouin. — Machecoul. — Singulière convention de ses habitans. — Beauvoir. — Desséchement des marais.

Avant d'arriver à l'île de Noirmoutier, qu'ils voulaient visiter, nos voyageurs s'arrêtèrent à *Pornic* et à *Bourgneuf*.

Pornic est une petite commune, située sur la baie qui porte son nom; ses côtes sont composées de roches chisteuses, contenant du mica et de l'oxide de fer. A peu de distance du bourg, on trouve des eaux ferrugineuses qui dégouttent des rochers dans la mer.

Bourgneuf voit l'Océan s'éloigner insensiblement de ses rives; il a conquis, sur cet élément, plus de cinq cents hectares de terre, aujourd'hui en culture.

En 1752, un bâtiment anglais, de soixante-

quatre canons, se perdit sur un banc d'huîtres appelé les *Retraites des OEuvres*, en poursuivant un navire français. Cet endroit est maintenant un vaste enclos cultivé, dépendant de la métairie des OEuvres; et on y voit encore les débris du vaisseau. En calculant la hauteur de l'eau lorsqu'il s'est perdu, et sa hauteur actuelle, on trouve un abaissement de plus de cinq mètres.

Les terres que la mer abandonne sont loin de compenser la perte que ce pays éprouve par l'éloignement de ses eaux, qui produit l'encombrement de sa rade; encombrement sensible, surtout dans le territoire de l'île de Bouin.

Une barque transporta nos voyageurs du continent dans l'île de Noirmoutier, en leur faisant passer le détroit de *Fromentine*, qui la sépare de la côte. Avant d'y arriver, on embrasse d'un coup d'œil les côtes de l'île. Au sud sont quelques chaussées stériles, derrière lesquelles fuient les buttes sablonneuses de *Barbâtre*. Au nord, on distingue à peine, dans les brouillards de l'atmosphère, les hauteurs du bois de la Chaise, et la ville dominée par l'église et le château. Ils abordent dans la petite anse

de Barbâtre, traversent les marais salans, pour se rendre à la petite ville de Noirmoutier. Bientôt ils voient, dans la partie supérieure de l'île, s'étendre un grand plateau de terres labourables, dont le sol, fertilisé par des fucus et autres plantes marines, et des varechs ramassés à la côte, produit des grains en assez grande quantité pour qu'on puisse en exporter environ cinq mille quintaux à Bordeaux et à Nantes. Les routes qui traversent cette plaine, n'étant point bornées, ainsi qu'au continent, par des buissons et des fossés, paraissent comme les allées d'un vaste enclos. Le bruit de la mer, qui s'y fait encore entendre, mais faiblement, semble étrange au milieu des moissons.

La ville n'offre rien de frappant par sa situation ; seulement le château, dont la masse carrée, flanquée de quatre tourelles, offre çà et là quelques touffes de lierre, rappelle les temps reculés où les cénobites qui l'habitaient ont soutenu tant d'assauts contre les Normands. Des souvenirs plus modernes viennent se joindre à ces traditions antiques : Noirmoutier fut prise, en 1674, par les Hollandais, et fut deux fois occupée, en 1793, par les troupes vendéennes.

En continuant leur route vers le nord, les voyageurs arrivèrent au pied du coteau, couronné par les bois de la Chaise, au pied duquel sont de larges quartiers de rocher énormes, brisés dans tous les sens. Ils gravirent la colline : du sommet, la vue plane sur l'île entière ; à l'ouest, on aperçoit le Pé-Clavé, espèce de morne isolé, que revêt la verdure perpétuelle de l'yeuse. Au pied est le puits d'Aquanette, où se rassemblent les jeunes filles de l'île. Au nord, sont les ruines de l'antique abbaye, qui fit donner à l'île le nom qu'elle porte aujourd'hui (elle se nommait auparavant Héro).

Fondée par saint Philibert, elle fut ensuite dotée par Charlemagne et Louis-le-Débonnaire. Cette abbaye, dit M. de Valcourt, me rappelle un fait que j'ai lu dans une vieille chronique. Charlemagne était dans ce moutier, lorsqu'un jour il aperçut au loin, en mer, quelques bâtimens différens, par leurs formes, des navires français. Il demanda à quelle nation ils appartenaient ; lorsqu'il eut appris que c'étaient des pirates normands qui infestaient les côtes : « Eh ! quoi, s'écria-t-il douloureusement, en ma présence, dans un moment où mon empire est dans la plénitude de sa puis-

sance, ces pirates osent descendre sur les côtes de la France! Que sera-ce donc, si jamais cette puissance vient à décliner? »

En regagnant le rivage, où ils avaient laissé leur embarcation, ils traversèrent plusieurs villages, qui bordent la côte. Charles fit remarquer à son frère une maison, dont la porte était fermée d'une planche, sur laquelle on distinguait encore le nom du vaisseau auquel elle avait appartenu. Plus loin, une cour était close de barrières, formées de longues côtes de poisson, appuyées sur des vertèbres de cétacée.

Jules avait, depuis quelques instans, les regards tournés vers la côte, et paraissait considérer quelque chose avec attention. Charles, cherchant ce qui pouvait occuper son frère si long-temps, poussa une exclamation, à laquelle Jules répondit par une autre. Regardez, regardez, dit-il à son père : la côte semble s'être séparée en deux; ce navire qui cingle vers nous paraît marcher sur la terre, et les maisons sont comme des châteaux aériens..... M. de Valcourt dirigea ses regards vers la côte, et vit effectivement ce que ses enfans indiquaient. Après avoir joui un instant de leur

surprise : vous voyez, leur dit-il, un phénomène d'optique, qui se montre souvent sur les bords de la mer, et qu'on nomme *mirage ;* effet d'optique dont, jusqu'à présent, on n'est pas encore parvenu à déterminer la cause d'une manière bien satisfaisante.

Sur mer, il fait paraître des rochers et des bancs cachés sous l'eau, comme s'ils étaient élevés au dessus de sa surface. Ainsi les marins suédois ont long-temps cherché une prétendue île magique, qui se montrait de temps en temps entre les îles d'Aland et les côtes de l'Uplande; c'était un écueil élevé par le mirage. D'autres fois, les Anglais ont vu avec effroi les côtes de Calais et de Boulogne se rapprocher, en apparence, des rivages de leur île. Les vaisseaux se présentent quelquefois comme s'ils étaient renversés, ou comme s'ils naviguaient dans les airs. Le plus fameux exemple de ce phénomène est celui qui se montre fréquemment dans le détroit de Messine, et que le peuple attribue à la fée Morgane, *fata Morgana*. Le spectateur, placé sur le rivage, voit, sur le plan incliné que forment les flots du détroit, des images de palais, de remparts crénelés, de maisons et de vaisseaux, tantôt renversés, tan-

ôt confusément redressés, et qui semblent lui présenter des villes et des paysages aériens. De tous les effets du *mirage*, celui qui a été le mieux examiné, c'est l'effet du mirage qu'éprouvèrent les Français dans les déserts voisins de l'Égypte; la plaine de sable, couverte d'une vapeur épaisse, leur offrait l'image trompeuse d'un vaste lac, vers lequel ils se précipitaient; mais qui semblait fuir devant eux.

Bernardin de Saint-Pierre cite plusieurs exemples de ce phénomène : il parle d'une ville qu'un homme de l'île de France crut un jour apercevoir dans un nuage; il a décrit une de ces illusions d'optique dans ses *Etudes de la nature*.

« Un soir, dit-il, environ une demi-heure avant le coucher du soleil, le vent alisé du sud-est se ralentit, comme il arrive d'ordinaire vers ce temps. Les nuages qu'il voiture dans le ciel à des distances égales comme son souffle devinrent plus rares; et ceux de la partie d'ouest s'arrêtèrent et se groupèrent entre eux sous les formes d'un paysage. Ils représentaient une grande terre formée de hautes montagnes, séparées par des vallées profondes, et surmontées de rochers pyramidaux. Sur leurs som-

mets et leurs flancs, apparaissaient des brouillards détachés, semblables à ceux qui s'élèvent autour des terres véritables. Un long fleuve semblait circuler dans leurs vallons, et tomber çà et là en cataractes. Il était traversé par un grand pont, appuyé sur des arcades à demi ruinées. Des bosquets de cocotiers, au centre desquels on entrevoyait des habitations, s'élevaient sur les croupes et les profils de ces îles aériennes. Tous ces objets n'étaient point revêtus de ces riches teintes de pourpre, de jaune doré, de nacarat, d'émeraudes, si communes, le soir, dans les couchans de ces parages. Ce paysage n'était point un tableau colorié : c'était une simple estampe, où se réunissaient tous les accords de la lumière et des ombres. Il se présentait une contrée éclairée, en face, non des rayons du soleil, mais, par derrière, de leurs simples reflets. En effet, dès que l'astre du jour se fut caché derrière lui, quelques-uns de ses rayons décomposés éclairèrent les arcades demi-transparentes du pont d'une couleur ponceau, se réflétèrent dans les vallons et au sommet des rochers; tandis que des torrens de lumière couvraient ses contours de l'or le plus pur, et divergeaient vers

les cieux comme les rayons d'une gloire. Mais la masse entière resta dans sa demi-teinte obscure ; et on voyait, autour des nuages qui se levaient de ses flancs, les lueurs des tonnerres, dont on entendait les roulemens lointains. On aurait juré que c'était une terre véritable, située environ à une lieue et demie de nous; peut-être était-ce une de ces réverbérations célestes de quelque île très éloignée, dont les nuages nous répétaient la forme par leurs reflets, et les tonnerres par leurs échos. Plus d'une fois, des marins expérimentés ont été trompés par de pareils aspects. Quoi qu'il en soit, cet appareil fantastique de magnificence et de terreur, ces montagnes surmontées de palmiers, ces orages qui grondaient sur leurs sommets, ce fleuve, ce pont, tout se fondit et disparut à l'arrivée de la nuit, comme les illusions du monde à l'approche de la mort. »

Les voyageurs repassèrent le détroit, et s'arrêtèrent quelques instans dans l'île de Bouin, qui n'est plus aujourd'hui séparée de la terre ferme, que par un canal de quelques mètres. Ils allèrent ensuite coucher à Beauvoir, après avoir fait une excursion jusqu'à *Machecoul*. Là était jadis le fameux scélérat Gilles de Retz,

que ses atrocités avaient rendu pour ses vassaux un objet d'exécration.

On rapporte une singulière convention des habitans de Machechoul : ils s'étaient obligés, par serment, de donner un soufflet à celui d'entre eux qui jurerait le saint nom de Dieu. Cette convention, ayant eu des suites fâcheuses, fut supprimée.

Nous entrons, dit M. de Valcourt, dans les marais de la Vendée ; le terrain que nous parcourons est une conquête faite sur les eaux par l'industrie humaine. Jadis, cette vaste plaine, aujourd'hui couverte de pâturages, où s'élève le plus beau bétail de la France, était un immense foyer d'épidémies. Depuis un certain nombre d'années, des sociétés se sont réunies pour dessécher ces cloaques. Vous voyez le résultat de leurs travaux. Rien n'est plus simple que la méthode de dessèchement adoptée : un grand canal est creusé, auquel viennent aboutir une foule d'autres petits canaux, qui coupent le terrain dans toutes les directions. Le grand canal a ici un double objet d'utilité, il sert à l'exportation des sels, produit des marais qui environnent Beauvoir.



Couché Fils, Del. et Sculp.

PORT DES SABLES D'OLONNE,

Vu de la Chaume.

CHAPITRE XIV.

Vendée. — Histoire et topographie. — Château de la Garnache. — Dévouement mal récompensé. — Sables-d'Olonne. — Cette ville est sauvée par le talent d'un ingénieur. — Ile Dieu. — Sainte-Hermine. — Aventure plaisante. — Explication des vents. — Vents généraux et périodiques. — Description des vents, par Delille. — Marans.

TOUTE la côte du département de la Vendée présente à peu près le même aspect; partout ce sont des marais salans (on compte soixante-quinze milles aires ou œillets) et des pâturages qui nourrissent des troupeaux de toute espèce; on y élève des chevaux vigoureux, on y engraisse des bœufs; on y voit de ces animaux qui pésent de cinq cents à huit cents livres. En s'élevant dans l'intérieur des terres, on trouve au nord le *Bocage*, ainsi nommé des bois qui y sont disséminés, au sud de la plaine.

Voici pour la topographie. Pour l'histoire, la Vendée fut d'abord habitée par les *Pictavi*; soumise aux Romains par Crassus, lieutenant de César, elle fit partie de la seconde Aquitaine. Devenue province de France, elle appartint au duc de Poitou, jusqu'à ce qu'elle fut réunie à la couronne. Elle se distingua pendant la Révolution par son attachement au gouvernement des Bourbons, et soutint une guerre cruelle qui ne fut terminée qu'en 1800. Quinze ans plus tard, quelques soulèvemens s'y firent encore sentir.

L'aubergiste chez lequel ils étaient descendus à Beauvoir, grand parleur comme tous les hommes de sa profession, répondit avec empressement à toutes les questions que les voyageurs lui adressèrent sur la ville et ses environs ; il leur raconta même plusieurs anecdotes dont ils enrichirent leur album. La suivante intéressa surtout les deux jeunes gens.

La Garnache, à quelques lieues de Beauvoir, était un château presque entièrement défendu par un étang considérable et dans une position avantageuse.

Pendant les guerres de religion qui déso-

èrent également le Poitou, Henri de Navarre eta dans ce château Vignoles et Saint-Georges qui, avec quelques troupes, et à l'aide des fortifications que Duplessis-Gaeté y avait fait ajouter, résolurent de faire une vigoureuse résistance contre les troupes royales, qui ne tardèrent pas à paraître. En effet, cette résistance fut secondée par tout ce que le courage et le talent peuvent enfanter, et excitée par l'espoir d'être bientôt secourue. La place était bloquée, toute communication extérieure était ravie aux assiégés, et ils ignoraient totalement ce qui se passait dehors, lorsqu'un soldat des troupes qui formaient le siége s'approcha des murs en criant : « Vive Navarre ! Niort est pris et M. de Guise tué ! »

Cette nouvelle inattendue redonna une nouvelle activité aux assiégés et les décida à prolonger leur défense. A cette époque funeste où les parens combattaient contre les parens, les amis contre leurs amis, *Vignoles* avait dans l'armée royale un ami nommé Poisson. Attachés l'un et l'autre à des partis différens, l'opinion n'avait pu les diviser ; et le plus doux sentiment dont l'humanité s'honore avait résisté à la force des préjugés dont

l'esprit de parti n'entoure que trop souvent les hommes.

Déjà les assiégeans avaient livré un assaut terrible à la place, et l'on avait vu Vignoles, seul avec cinquante hommes, soutenir, pendant tout un jour, l'effort d'une armée entière. Mais ses compagnons, presque tous blessés, lui-même épuisé par une si longue résistance, devoient succomber, si une seconde attaque était dirigée contre le fort.

Un nouvel assaut est ordonné. Poisson, qui avait tremblé pour les jours de son ami, ne doute pas que le brave Vignoles ne soit la victime de cette attaque nouvelle. Il sait quelles sont les suites terribles d'un assaut, à quelles horreurs se livre le soldat qu'a déjà irrité une longue résistance. Il forme le projet de périr ou de sauver son ami. Il s'adresse au capitaine de sa compagnie, le conjure de lui laisser porter le drapeau. Il espérait monter ainsi le premier à l'assaut; se faire reconnaître de Vignoles, et l'arracher ainsi à la fureur des soldats. Le capitaine lui accorde sa demande.

On a donné le signal de l'assaut; un tressaillement involontaire s'empare de Poisson en voyant l'intrépide Vignoles qui, du haut du

empart semble braver les efforts de l'armée out entière. Déjà les échelles sont dressées: Poisson, suivi de ses compagnons, escalade la muraille; Vignoles est devant lui; il l'appelle, il se nomme... Hélas! il était trop tard. Sa visière était baissée; avant qu'il eût proféré le nom de son ami, un coup de feu tiré par Vignolles étend sur le parapet le malheureux jeune homme. Cependant, à l'exclamation qu'il vient d'entendre, Vignolles a cru reconnaître son ami: il s'élance, lève la visière, et son doute se convertit en une affreuse certitude... Cependant Poisson ouvre les yeux, reconnaît son ami. « Ah! Vignolles, dit-il, je voulais te sauver. » Il ne dit que ces mots; et ses yeux se referment pour toujours. Cependant les assaillans, étrangers à cette scène, se précipitent sur Vignolles. Celui-ci, désespéré, hors de lui, ne cherche pas à défendre une vie odieuse désormais: il tombe percé de coups près du corps de son ami qu'il embrasse en expirant.

Les *Sables-d'Olonne*, où nos voyageurs arrivèrent dans la journée, forment une petite île unie au continent du côté de l'est; cette ville est bâtie en amphithéâtre; et ses rues, au nombre

de quatre ou cinq, sont longues, bien pavées et entretenues avec le plus grand soin. Son port est, avec la rade d'Aiguillon, le seul point maritime un peu important de ce département; il reçoit des bâtimens marchands et des bâtimens armés, destinés à convoyer les transports. Il est malheureux qu'une chaîne de rochers, nommée les Barges d'Olonne, située environ à une lieue de la côte, qu'on ne distingue qu'à la basse mer, en rende l'accès difficile.

Cette ville fut sur le point d'être détruite par des courans marins qui avaient envahi sa plage, ses jardins, et une de ses rues. En vain on avait essayé de la défendre par des digues, des pieux, des murs : la ville voyait sa ruine s'avancer de jour en jour. Un habile ingénieur des ponts et chaussées, Lamandé, trouva enfin le moyen de faire rendre à la mer ce qu'elle avait pris à la terre. Après avoir observé que le courant destructeur venait frapper une partie de la côte d'où il se réfléchissait directement sur la ville, il construisit, à l'angle de réflexion, une digue qui détournait obliquement le courant de sa direction; de sorte que, loin de dégrader désormais la

ville, il lui rendit en moins d'une année plus de grève qu'elle n'en avait perdu. Ainsi la science d'un homme attentif aux lois de la Nature sauva une ville florissante des fureurs de la mer, et força les flots de réparer leurs propres dommages, non en s'opposant directement à leur violence, mais en les détournant vers un autre objet. Les habitans des Sables-d'Olonne regardèrent cet ingénieur comme leur sauveur; et l'un d'entre eux, qui n'avait d'autres héritiers que des collatéraux riches, lui légua par son testament quarante mille francs pour récompenser le service rendu à son pays.

Les Sables-d'Olonne eurent jadis un château et quelques fortifications qui furent rasées à la suite du siége qu'elle éprouva en 1570. Le vice-amiral Landereau ne put la garantir de la fortune qui accompagnait les armes du brave Lanoue. Cette ville était si riche dès lors, que les calvinistes qui la pillèrent purent à peine suffire à emporter l'immense quantité d'or et d'argent qu'ils y trouvèrent.

Mais ces richesses, fruit du brigandage, ne furent pas pour eux d'un grand profit; car, s'étant embarqués à La Rochelle, et ayant eu

l'inconséquence de se remettre de leur conduite à des pilotes des Sables - d'Olonne; ceux-ci, par une fausse route, les conduisirent sur les côtes de Bretagne et les livrèrent aux habitans qui les dévalisèrent.

A quelques lieues de la côte des Sables-d'Olonne, est l'île Dieu, ou plutôt îlé d'Yeu, nom qui n'est encore que la corruption du mot d'*oie*, donné à cette côte, à cause de la multitude d'oies sauvages qui s'y trouvaient.

Les voyageurs quittèrent les Sables-d'Olonne pour se rendre à La Rochelle; ils visitèrent, sur leur route, Luçon, ville ancienne qui jadis possédait un évêché dont le siége fut rempli par trois évêques. Comme toutes les villes de ce département, Luçon souffrit, dans le quinzième siècle, des guerres de religion; dans un de ces combats, un chanoine nommé Chanlates, soutint un siége dans la cathédrale. Il s'y était retiré avec quelques soldats, et s'y défendit long-temps. Pendant l'assaut, il eut le bras emporté; cette blessure ne fit qu'exciter son courage, il essaya de tirer le mousquet de la main gauche; enfin les portes de la cathédrale furent enfoncées; et il succomba sous le nombre des assaillans.

C'est dans le château de Sainte-Hermine, à quelques lieues de Luçon, que se place la scène d'un fabliau dont le Grand-d'Aussy a enrichi son recueil.

Le seigneur de Sainte-Hermine faisait, chaque année, assembler ses vassaux dans son château, et leur donnait un banquet suivi de jeux, de danses et de divertissemens de toute espèce. Le sénéchal, officier de la maison du baron, était chargé d'ordonner la fête et de placer les convives; un gros berger, leste et réjoui, qui arriva plus tard que les autres, alla lui demander un siége. Le sénéchal, gravement occupé, et conséquemment de mauvaise humeur, assène au pauvre berger un coup de pied au dessous des reins, en lui disant : « Tiens, prends celui-là ». Le berger, si bien reçu, ne riposta pas, et se perdit dans la foule.

Le festin terminé, les jeux commencèrent. Le seigneur de Sainte-Hermine propose un prix à celui qui, par le meilleur tour ou le conte le plus plaisant, égayera la compagnie; chacun s'escrime aussitôt pour gagner la récompense; l'un joue des gobelets, l'autre chante; mais jusque-là personne n'avait mérité le prix,

lorsque le gros berger, si bien reçu par le maître des cérémonies, et qui jusque-là n'avait rien tenté, s'avance gravement au milieu de la salle, prend M. le sénéchal par la main, et, lui faisant faire un demi-tour à droite, lui lance le plus vigoureux coup de pied qui soit jamais sorti de la jambe élastique d'un berger. Grande rumeur, grand tumulte; on s'empare du coupable, on le conduit devant le baron: « Pourquoi as-tu fait cela? dit celui-ci. — Rien de plus simple, répond le malin berger. Quand je suis arrivé ici, j'ai demandé un siége à votre sénéchal; voilà celui qu'il m'a donné. Comme je ne veux pas emporter vos meubles, Monseigneur, je viens de lui rendre le tabouret qu'il m'avait prêté. » Un rire général saisit toute l'assemblée, monseigneur lui-même; et le berger gagna le prix.

Pendant leur court séjour aux Sables-d'Olonne, les deux jeunes voyageurs avaient été témoins d'un violent ouragan qui avait jeté quelques navires à la côte. Ce spectacle avait fait sur eux une telle impression, que, dans le trajet des Sables à La Rochelle, ils en firent le principal sujet de leur entretien.

M. de Valcourt, qui cherchait toujours à

donner un tour instructif aux conversations qui s'établissaient entre lui et ses enfans, après leur avoir appris que la cause des ouragans était attribuée généralement à l'électricité, de même que les *trombes* avaient la leur dans deux courans de vents opposés, s'étendit ensuite sur l'histoire des vents. L'air atmosphérique, leur dit-il, étant agité par des causes que j'essaierai de vous expliquer, forme ce qu'on nomme les vents; c'est à l'aide de ce météore que le navigateur dirige son vaisseau sur les eaux, et le conduit au but vers lequel il tend; il est donc indispensable pour lui de le connaître dans sa cause et dans ses diverses modifications.

Les vents soufflent ordinairement dans toutes les directions, et la division qu'on a voulu établir en trente-deux *rumbs*, n'est que pour faciliter les moyens de les déterminer, en les comparant à celui des points cardinaux dont ils sont le plus rapprochés.

Cette observation souffre cependant quelques exceptions. Il est, dans quelques parties de la terre, des vents qui soufflent d'une manière continue, et dans une direction constante; ces vents, qui règnent ordinairement

entre les tropiques, ont reçu le nom de *vents généraux*. L'explication de ces vents généraux qui soufflent dans la direction de l'est sous la zone torride a beaucoup occupé les savans.

Les uns l'ont attribué à l'attraction du soleil et de la lune, d'autres à la rotation de la terre; mais l'opinion la plus commune est qu'il provient de la dilatation de l'air raréfié par l'action du soleil. L'action qu'exerce la chaleur sur l'air des appartemens à cheminée nous fournit un exemple familier de ce phénomène; les molécules de l'air, devenant respectivement plus légères par la raréfaction, une partie s'élève dans le tuyau de la cheminée, et l'autre va gagner le haut de l'appartement. En même temps un nouvel air arrive par le bas pour remplacer l'air ascendant, et il en résulte deux courans contraires, l'un supérieur qui s'éloigne de la cheminée; l'autre inférieur qui se porte vers elle.

Si nous nous transportons maintenant sous les tropiques, nous verrons le même phénomène, seulement reproduit sur un plus vaste théâtre. La chaleur du soleil, beaucoup plus intense sur ce point que sur les autres parties du globe, raréfie l'air dans lequel elle se

répand ; cet air raréfié s'élève au dessus de l'autre ; et, d'après la tendance qu'ont tous les fluides à reprendre leur niveau, il se répand sur les colonnes situées vers les pôles, tandis qu'un air frais, parti des mêmes colonnes, afflue au dessous de l'équateur pour remplir l'espace vide produit par la dilatation.

Outre ces vents généraux, il en existe encore d'autres nommés *périodiques*, qui soufflent constamment pendant plusieurs mois, et sont toujours suivis de vents contraires d'une égale durée; tels sont les *vents alizés* de l'Océan atlantique. C'est d'après l'observation de ces vents qu'on a pu fixer des règles certaines pour la navigation en Amérique : vers le sud-est on trouve un vent frais de nord-est qui, joint aux courans, fait promptement gagner les côtes du nouveau continent. Dans l'Océan indien se trouvent les fameux *moussons* qui soufflent six mois au sud-est, six mois au nord-est, et dont on n'a pas encore pu expliquer la cause. La vitesse du vent varie de dix pieds à cent vingt, et même cent cinquante par seconde; ce dernier degré de vitesse constitue les ouragans de la mer des In-

des ou des Antilles, beaucoup plus violens que ceux de l'Europe.

Par opposition à ces mers agitées par des tempêtes violentes, il en est où il règne des calmes perpétuels, accompagnés d'une chaleur étouffante, de coups de tonnerre et d'éclairs terribles. Les navigateurs craignent ces parages, qu'on ne peut pas toujours éviter.

L'explication qu'on vient de nous donner, dit Jules, ne te rappelle-t-elle pas, Charles, la belle description que Delille fait des vents dans son poëme des *Trois Règnes?*

Oui, reprit Charles, et cette description est encore tellement présente à ma pensée, que je pourrais la réciter en entier. Jules fit un signe négatif, comme s'il n'eût pas été bien convaincu de la fidélité de la mémoire de son frère. Ce signe fut compris par Charles: piqué du doute de Jules, il récita les vers suivans:

Mais comment expliquer tous ces grands mouvemens,
Ces révolutions de l'empire des vents?
Où sont ces temps heureux des rêves poétiques,
Ces siècles de féerie où les fables antiques

D'un peuple ingénieux, heureuses fictions,
Nous peignaient dans la nuit de leurs antres profonds
Les vents tumultueux, les tempêtes bruyantes,
S'agitant de fureur dans leurs prisons tremblantes;
Luttant contre leurs fers, et s'indignant du frein,
Tandis que sur son trône, Eole, un sceptre en main,
Irritant à son choix, ou calmant leurs haleines,
Leur lâchait tour à tour ou resserrait les rênes :
Tout était expliqué; mais de savans débats,
Pour expliquer les vents imitent leurs combats.
Tout est trouble et discorde; et les cris de l'école,
Egalent en fracas les cavernes d'Eole.

. . . .

. . . .

Parmi les vents divers, despote peu durable,
L'un exerce un moment son règne variable,
S'empare en souverain de l'empire de l'air;
Il part comme la foudre, il meurt comme l'éclair;
Et, calmant tout à coup ses fougues passagères,
Dans les airs, à leur tour, laisse régner ses frères.
Tantôt, sur l'Océan, soufflant sous un ciel pur,
De sa surface à peine il effleure l'azur;
Et tantôt, s'élançant sur ses plaines profondes,
Il frappe, élève, abaisse et tourmente les ondes;
Et, troublant en tout sens cet humide chaos,
Arme l'air contre l'air, les flots contre les flots.
Malheur au nautonnier! dans sa barbare joie,
Le brigand, sur la côte, attend déjà sa proie.

Dans son cours plus égal, l'autre, plus régulier,
Parcourt des mers du Sud le sein hospitalier ;
Et, lorsque poursuivant sa course courageuse,
Le vaisseau que battait la tempête orageuse
A laissé loin de lui le brûlant équateur :
Heureux, il trouve enfin ce vent consolateur,
Embaumé des parfums que le rivage exhale,
Le nocher suit en paix sa route orientale,
Et sur les flots unis, sans crainte, sans effort,
Son souffle ami constant le conduit dans le port.
Laisse-t-il ces beaux lieux? Des rives de l'Aurore,
Guide fidèle et sûr, il l'accompagne encore;
Et, comme à son départ, fidèle à son retour,
Soumet les faibles vents qui règnent à l'entour;
Tel, des goûts passagers domptant la fantaisie,
Le penchant dominant nous suit toute la vie.
Allez, heureux nochers, de ces fertiles bords,
De tributs étrangers apportez les trésors;
Cet or, ces diamans dont l'Europe est avare,
Et ces frêles tissus dont la beauté se pare :
Par les nœuds du commerce unissez l'univers;
Mais ne lui portez pas nos vices et nos fers.
Les saisons, à leur tour, dans leur vicissitude,
Nous ramènent un air ou plus doux ou plus rude ;
Et les vents inconstans, en dépit des climats,
Redoublent les chaleurs, ainsi que les frimas.
Tout à coup l'air s'embrase; et les vapeurs brûlantes
Versent de toutes parts leurs flammes dévorantes ;

Des mines, des volcans et des marais fangeux,
L'air emporte avec lui les gaz contagieux :
Il souffle : tout se fane et tout se décolore;
La fleur craint de s'ouvrir, et le germe d'éclore;
Le midi de ses feux enflamme le matin;
La terre est sans rosée et le ciel est d'airain :
Les monts sont dépouillés; de la plaine béante,
La soif implore en vain une eau rafraîchissante :
L'arbre perd ses honneurs; dans ses canaux tari,
Le suc arrive à peine au feuillage flétri :
Le lac est desséché, le fleuve aux mers profondes
Roule, pauvre et honteux, ses languissantes ondes;
La truite ne fend plus les rapides torrens :
L'anguille, avec lenteur, traine ses plis mourans.
La cascade se tait; dans sa marche plus lente,
Le berger voit dormir la rivière indolente :
A peine avec effort la nymphe du ruisseau
De ses cheveux tordus tire une goutte d'eau.
Plus d'amour, plus de chant; le coursier moins superbe,
En vain d'un sol brûlé sollicite un brin d'herbe.
Le cerf au pied léger repose au fond des bois.
Partout l'air accablant pèse de tout son poids;
L'homme même succombe; et son âme affaissée
Sent défaillir sa force et mourir sa pensée.

DELILLE, *les Trois Règnes*, chant II.

Un armateur de La Rochelle, que ses affaires avaient appelé aux Sables et qui revenait chez

lui, était avec les voyageurs dans la voiture, il avait près de lui son épouse et un ami avec lequel il paraissait intimement lié. Ces trois voyageurs semblaient prendre beaucoup de plaisir à la conversation qui s'était établie entre M. de Valcourt et ses enfans ; plusieurs observations pleines de sens échappées à ceux-ci leur valurent des complimens de la part de ces voyageurs, auxquels les jeunes gens répondirent comme ils devaient ; ce petit échange de politesse établit entre eux une espèce d'intimité qui fut utile à Jules et à Charles ; car ces personnes, demeurant dans les lieux mêmes qu'ils parcouraient, leur fournirent tous les renseignemens qu'ils purent désirer.

Après s'être arrêtés un instant à *Marans*, petite ville au confluent de la Sèvre niortaise et de la Vendée, au milieu de marais salans, dont la rade foraine peut recevoir les bâtimens de soixante tonneaux, les six voyageurs continuèrent leur route vers La Rochelle dont ils n'étaient plus éloignés que de quatre lieues.

Bientôt ils aperçoivent les remparts dominés par les tours de Saint-Nicolas qui défendent le port, et celle de Garot qui sert de phare ; Jules

les fit remarquer à ses compagnons de voyage ; il accompagna cette observation d'un mouvement de curiosité qui n'échappa pas à l'un des trois voyageurs. Aussi, sans attendre les questions ultérieures du jeune homme, il s'empressa de lui donner quelques détails sur La Rochelle : L'intérêt, lui dit-il, que vous semblez prendre à notre pays me fait plaisir ; et je m'applaudis de pouvoir satisfaire au désir que vous manifestez de le connaître plus particulièrement.



Couché Fils Del. et Sculp.

LE PORT DE LA ROCHELLE.

CHAPITRE XV.

La Rochelle. — Histoire. — Siége fameux. — Trait de bravoure. — Dévouement. — Digue de La Rochelle. — Entreprise extraordinaire d'un soldat. — Description de la ville. — Port. — Pavillons de diverses nations. Flammes, guidons, cornettes, cure-môle. — Iles de Ré et d'Oleron. — Marennes, ses huîtres. — La petite Marie.

La Rochelle est en même temps une des places les plus fortes et l'un des ports les plus considérables de la France ; les nombreuses révolutions dont elle a été le théâtre donnent à son histoire un haut degré d'intérêt. Si l'on en croit d'Expilli, La Rochelle tire son origine d'un château connu sous le nom de Vauclair, bâti sur le bord du port pour empêcher les descentes des Normands. Groupées autour de ce château, quelques maisons s'augmentant formèrent une ville déjà importante au dixième siècle, puisqu'en 950 les Rochellois équipèrent quelques vaisseaux avec

lesquels ils donnèrent la chasse aux pirates qui infestaient leurs côtes.

En 1400, Guillaume IX, dernier comte de Poitou s'empara de la Rochelle, la renferma de murailles et lui accorda quelques priviléges. Eléonore, fille de ce prince, mariée en 1137 à Louis VII, apporta à son époux cette ville, partie de sa dot; mais quelques années après, Éléonore étant divorcée et ayant épousé Henri II, comte d'Anjou, depuis roi d'Angleterre, La Rochelle passa sous un nouveau maître; elle devait en changer encore. Prise par Louis VIII en 1224, rendue aux Anglais par le traité de Bretagne, comme rançon du roi Jean, elle rentra encore en 1371 sous le domaine de la France, par la valeur de Boudré, maire de la ville, qui, en ayant chassé les Anglais, *l'offrit* au roi sous la condition qu'on établirait dans les murs un hôtel des monnaies et qu'elle ne serait jamais distraite du domaine royal.

Tel fut l'état de la ville jusqu'aux guerres de religion qui divisèrent la France au seizième siècle. La Rochelle était le point de ralliement des calvinistes des provinces voisines; et déjà le comte de Larochefoucault, en 1557, et plus tard le capitaine Faget avaient tenté de s'en

emparer lorsque Poutar de Trénil Chalais, élu maire en 1568, la livra au prince de Condé. Dès lors La Rochelle devint le boulevard du protestantisme. Les calvinistes que la Saint-Barthélemy avait épargnés s'y retirèrent. Charles IX fit investir la ville par Byron en septembre 1572; et, l'année suivante, le duc d'Anjou (depuis Henri III) en forma le siége. Animés par le souvenir du danger auquel ils venaient d'échapper, et de l'horrible massacre de leurs frères; pleins du fanatisme d'une religion nouvelle et tout entiers à la vengeance, les Rochellois soutinrent avec un courage héroïque un siége opiniâtre et meurtrier. Ils essuyèrent plus de trente mille coups de canon, repoussèrent neuf assauts, plus de vingt autres moindres, soixante-dix mines, et souffrirent toutes les horreurs de la famine. La nouvelle de l'élection du duc d'Anjou au trône de Pologne termina ce siége le 24 juin 1573; pour prendre possession de son nouveau royaume, ce jeune prince se hâta de conclure avec les Rochellois un traité qui les laissait maîtres de leur ville.

Dans le nombre des actions de générosité et de bravoure dont ce siége fournit des exem-

ples, il en est deux que presque tous les historiens ont cités.

Il y avait près de la contre-escarpe, un moulin appelé la *Baude*, où les assiégés plaçaient un poste assez considérable pendant le jour, et que l'on retirait le soir, pour n'y laisser dans la nuit qu'une sentinelle.

Strozzi à la tête d'un détachement, et traînant avec lui deux coulevrines, forma le projet d'enlever ce poste, et choisit pour l'exécution une nuit très obscure. La sentinelle unique, placée dans le moulin, entendit la marche des assaillans; il eut la témérité de vouloir défendre son poste à lui tout seul. Déjà Strozzi est à portée, et commence son attaque; le soldat se multiplie, il varie sa voix, ses cris, et les places où il les fait entendre; prend le ton du commandement, ordonne un feu roulant; il avait plusieurs arquebuses, il sait les tirer à propos, les recharge rapidement, enfin, dirige si bien sa défense, que, pendant toute la nuit, il tient en échec Strozzi et sa troupe; mais cependant le jour approche, la ruse va être découverte, et le malheureux soldat va se trouver livré au ressentiment d'un ennemi, furieux d'avoir été

joué. Il demande à capituler, on y consent, et il se présente pour rédiger la capitulation, qui est convenue, consentie et signée, et par laquelle on accorde à sa troupe les honneurs de la guerre. La surprise fut extrême, lorsqu'étant rentré dans le fort, pour avoir l'air de faire signer la capitulation, on le vit sortir seul. Strozzi, furieux d'avoir été joué, voulait faire fusiller le malheureux soldat; cependant sa bravoure lui obtint sa grâce.

L'autre trait de dévouement se passa dans l'armée : le duc d'Anjou venait de faire une reconnaissance; en retournant à son camp, il traversait un endroit découvert, et fut aperçu de la place. Un soldat ennemi le reconnaît et l'ajuste; un écuyer du duc d'Anjou voit le danger que court le prince, se jette entre le coup et lui; effectivement le coup l'atteint, et il tombe mourant; il se nommait Hubert Devins. On eut le bonheur de lui sauver la vie; il guérit de sa blessure, et vécut long-temps après, comblé des faveurs du prince qu'il avait sauvé.

La Rochelle continua donc d'être le refuge des calvinistes, et des mécontens jusqu'au règne de Louis XIII. Richelieu, qui sentait sa

croyance et son orgueil intéressés à la prise de cette place, vint mettre le siége devant ses murs, en 1627.

Tout à la religion et à la liberté, les Rochellois s'apprêtèrent une seconde fois à soutenir l'attaque de toutes les forces de la France. Ils élurent pour leur maire leur capitaine et leur gouverneur, Jean-Guiton, chef habile, marin intrépide, dont la valeur avait déjà été éprouvée par de nombreuses campagnes sur mer. Avant d'accepter le commandement, Guiton saisit un poignard et, s'adressant à ses concitoyens : « Je serai maire, dit-il, puisque « vous le voulez ; mais qu'il me soit permis de « plonger ce poignard dans le sein du premier « qui parlera de se rendre ; je vous ordonne, « ajouta-t-il, d'en user de même envers moi si « jamais je vous proposais de capituler. » Il soutint ce caractère jusqu'à la fin ; animés par son exemple, ses concitoyens se défendirent avec opiniâtreté.

La Rochelle n'était encore que menacée, lorsqu'on vit paraître un manifeste qui reprochait à la France une multitude de torts envers la Grande-Bretage. En même-temps, une flotte formidable sortit de ses ports et se présenta de-

vant La Rochelle, qui, n'étant point instruite de cette brusque rupture, refusa l'entrée de sa rade aux Anglais. Ceux-ci tournèrent alors leurs vues sur l'île de Ré. Thoiras était gouverneur de cette île ; bloqué par l'escadre anglaise, sa position était critique ; il parvient à instruire Richelieu qui était devant La Rochelle du danger où il se trouve ; Richelieu, trompant la surveillance des vaisseaux anglais, fait passer dans l'île, sur des barques et des pinasses, des troupes qui forcent l'ennemi à se rembarquer.

Fier de ce succès, le cardinal pousse le siége avec une nouvelle vigueur ; une ligne de circonvallation est établie ; et, afin de mettre les assiégés dans l'impossibilité de recevoir aucun secours du côté de la mer, l'ingénieur Metezeau, (né à Dreux, Eure-et-Loir), éleva à l'entrée du port une digue de sept cent quarante-sept toises de longueur, de douze d'épaisseur à sa base, et de quatre au sommet. Cet ouvrage, regardé alors comme un prodige de l'art, fut construit en cinq mois. Une ouverture avait été pratiquée au milieu de la digue pour diminuer la violence des courans ; on fit couler près de cette ouverture cinquante-neuf

vaisseaux liés par des chaînes de fer, afin de rendre le passage impraticable.

Les Rochellois se reposaient sur les seuls efforts des vents et de la mer pour renverser cette digue; ils ne s'opposèrent point à sa construction; mais les vents et la mer la respectèrent, et une nouvelle flotte anglaise commandée par Denbigh, beau-frère de Bukingham, inhabile à surmonter cet obstacle, se vit honteusement forcé de retourner en Angleterre. Une nouvelle flotte sortit encore des ports de la Grande-Bretagne; mais son apparition sur les côtes de l'Aunis fut sans résultat utile pour les Rochellois; et la nouvelle retraite de ces inutiles alliés porta le découragement dans la ville.

Il y avait treize mois entiers que le siége durait; une famine horrible exerçait ses ravages parmi les malheureux assiégés; vainement ils essayèrent de se débarrasser de leurs bouches inutiles, en expulsant hors des murs les enfans, les femmes; ces infortunés repoussés par les assiégeans rentrent dans la ville. Guiton voulait s'ensevelir sous les ruines de La Rochelle; cependant, forcés par la nécessité, les malheureux Rochellois implorèrent enfin la clémence

du roi. Ce prince, malgré son caractère sévère, les traita assez favorablement ; il leur laissa le libre exercice de leur culte ; mais leurs fortifications furent démolies. Le cardinal ne voulut pas que cette ville, le *repaire de l'hérésie* (c'est ainsi qu'on l'appelait), pût jamais servir d'appui à la rebellion.

Louis XIV, sentant depuis de quelle importance était cette place, fit relever les anciennes fortifications et en fit même ajouter de nouvelles par *Vauban* : tous les ouvrages actuels sont dus au génie de ce grand homme. Comme M. Dorville (c'est le nom du voyageur) achevait de parler, la voiture touchait aux glacis de la place ; elle traversa les rues où nos voyageurs remarquèrent d'assez belles maisons soutenues par des arcades sous lesquelles on peut se mettre à l'abri, et s'arrêta sur la Place-d'Armes.

M. Dorville et son associé firent les plus vives instances pour engager M. de Valcourt et ses fils à descendre dans leur maison, et ne les laissèrent s'éloigner que lorsqu'ils leur eurent promis de revenir les voir le lendemain.

Ils tinrent leur parole ; et, le lendemain matin, ils étaient chez leurs compagnons de

voyage. On les attendait auprès d'un déjeûner dont ils prirent leur part. M. Dorville offrit de les conduire dans la ville, et de leur en faire examiner les détails ; ce que les jeunes gens acceptèrent avec empressement.

Ils se trouvaient sur la Place-d'Armes, vaste carré presque régulier, dont trois côtés sont bordés de plusieurs rangées d'arbres; à l'autre extrémité s'offre la vue magnifique et animée du port et de la rade, couverts de vaisseaux de diverses nations ; là, le pavillon danois, rouge et partagé par une croix blanche ; le hollandais aux trois couleurs, rouge, bleu et blanc; plus loin, le russe, sur le fond rouge duquel tranchent deux traits verts en sautoir ; et l'espagnol, rouge et blanc. Le pavillon vert, à forme triangulaire, dit M. de Valcourt, est algérien; celui qui, sur un fond de même couleur, porte trois croissans, appartient à la sublime Porte. Vous apercevez le pavillon américain bordé de rouge, et à l'angle supérieur duquel est un carré bleu : ce carré est rouge dans le pavillon anglais, sur un fond bleu.

Ces pavillons blancs sont ceux de Naples et de Prusse; les armes de leur nation les distinguent.

Enfin, remarquez encore les pavillons hambourgeois, rouge avec une ancre; marocain, de même couleur, orné de deux cimeterres croisés; suédois, rouge croisé de jaune.

Outre ces pavillons propres à chaque nation, on en emploie encore d'autres de formes et de couleurs diverses, qui composent la série des signaux, par lesquels tous les mouvemens sur les rades, toutes les manœuvres de la tactique, à la mer, sont ordonnés; ils se nomment *pavillons*, proprement dits *guidons*, *cornettes*, *pavois*, *flammes*. (V. ces mots au *Vocabulaire*.)

Les voyageurs examinèrent avec attention le port; il est un des plus sûrs que l'on connaisse, et défendu principalement par un ouvrage à cornes, qui a sa porte couverte d'une demi-lune, et qui est retranchée par deux autres demi-lunes, et cernée du côté de la terre d'un mur épais, flanqué de tours rondes, propres à servir de magasin; deux tours gothiques, unies par une chaîne de fer, ferment l'entrée du bassin qui s'avance dans la ville. Deux langues de terre, qui, en s'étendant à plus d'une lieue de la ville, forment la rade, sont également fortifiées.

Quelle est donc, demanda Jules, cette espèce

de grand bateau, surmonté d'un appareil de roues et de cordages? C'est, lui répondit M. Dorville, un *cure-môle;* il sert à enlever la vase du fond du port. Cet appareil de roues et de cordages, dont vous parlez, fait agir de grandes cuillers en grosse tôle, munies en dessous d'une soupape, par laquelle la vase se décharge dans l'intérieur du bateau.

Les voyageurs quittèrent le môle pour parcourir les autres parties de la ville; ils visitèrent, devant la Maison de ville, la Bourse, la Salle de spectacle; mais la promenade du Mail les arrêta plus long-temps.

De là se réunissent, sous un seul point de vue, la mer, ses îles et les environs de La Rochelle.

Vous apercevez à l'ouest, dit M. Dorville, à trois lieues en mer, l'île de Ré. Cette île a cinq lieues de long sur une de large; son sol, peu élevé, inégal, est bien cultivé: on y trouve très peu d'arbres; mais une partie des habitans, qui sont au nombre de seize mille environ, y cultive des vignes, dont la récolte s'élève annuellement à cinquante ou soixante mille tonneaux. La fabrication du vinaigre, du sel, de l'anisette, en occupe une autre partie; et le reste, qui forme à peu près le quart de la population, fournit des matelots. L'île est



PORT D'OLERON,

Vu en face de l'entrée.

divisée en deux cantons; Saint-Martin de Ré, fortifié par Vauban, avec un port, est le chef-lieu de l'un; le chef-lieu de l'autre est la Flotte, petite ville sur une rade, située comme Saint-Martin sur la côte est de l'île, la côte de l'ouest présentant des escarpemens inabordables. C'est sur un de ces escarpemens qu'est située la tour de la Baleine, d'où l'on découvre à huit ou dix lieues à la ronde.

Un peu plus au sud est une autre île, de six lieues de long, sur deux de large : c'est l'île d'Oleron. Son sol est assez fertile; on y cultive une grande quantité de légumes; le sel est un de ses principaux produits. A l'extrémité ouest est le *Château*, petite ville fortifiée; la tour de *Chassiron* indique aux vaisseaux l'entrée du *Pertuis d'Antioche* : c'est ainsi qu'on nomme le détroit qui sépare l'île du continent.

Si de la mer nous ramenons nos regards sur la rive, nous apercevons *Marennes*, petite ville à une demi-lieue de la mer, célèbre par ses huîtres vertes, que l'on exporte dans l'intérieur de la France : des paniers ficelés avec du fil de laiton, remplis d'huîtres de Marennes sont envoyés jusque dans la Provence.

En revenant du Mail à la Place-d'Armes, pour visiter la cathédrale, M. Dorville fit remarquer aux voyageurs un hôtel d'une assez belle apparence. Rien de plus singulier, leur dit-il, que l'histoire du propriétaire de cette maison ; je me serais même refusé à la croire, si je ne la tenais de sa bouche même. Les deux jeunes gens témoignèrent le désir de la connaître. Je vous la raconterai d'autant plus volontiers, dit M. Dorville, qu'elle n'a rien que de très honorable pour celui qui en est le héros.

Antoine était un pauvre pêcheur de la côte de La Rochelle; il avait perdu Anne, sa bonne ménagère ; une petite fille était le seul fruit qui lui restât de cette union. La petite Marie était le nom de cette enfant; elle avait *été douée* par la Nature des plus heureuses qualités; bonne, douce et laborieuse, elle faisait oublier à son père, par ses prévenances et ses soins, les fatigues d'une profession pénible. Quelquefois elle l'aidait dans ses travaux : on la voyait, près du bon Antoine, tirer, à l'aide d'un langon, les coquillages de la vase où ils étaient enfouis, ou surprendre sous les roches les crabes et les langoustes qui s'y étaient réfugiés. D'autres

fois, livrée à des occupations plus sédentaires, elle tressait des corbeilles de jonc ou renmaillait les filets rompus. C'était elle qui portait à la ville le fruit de la pêche, dont le produit faisait toute leur subsistance. Un soir, Antoine dit en entrant dans la cabane : « Marie, le vent commence à souffler du sud-ouest, les flambarts courent sur le rivage, la mer est houleuse : je crains que nous n'ayons une tempête. Ah ! mon Dieu, dit Marie, et le vaisseau que nous voyions tantôt sur la côte. — Je viens de l'apercevoir encore. Malheur à lui, si le temps continue ! la côte est garnie de brisans, et la mer ne sera pas tenable long-temps... » Pendant que le pêcheur parlait, le vent commençait à souffler avec violence, et ébranlait même la chaumière. « Grand Dieu ! s'écria la petite Marie, les pauvres gens! Ne pourrait-on pas les secourir? » En même temps elle sortit. Tout annonçait un orage épouvantable : le ciel était traversé rapidement par des nuages noirs de formes bizarres, qui s'arrêtèrent en un point, d'où ils s'étendirent et dérobèrent presque les dernières clartés du crépuscule; de larges gouttes d'eau tombèrent; et la mer, pressée par le poids de l'atmosphère, refluait vers ses

rives, qu'elle couvrait d'écume. « Voyez, mon père, je crois que le vaisseau est encore là-bas; comme il paraît agité. Je le vois, dit Antoine, je vais préparer ma barque, afin..... Non, reprit vivement Marie, ne vous exposez pas; attendez encore... » La pluie, qui commençait à tomber par torrens, chassa dans la cabane le pêcheur et sa fille. La tempête éclata avec violence. Marie, collée contre la petite fenêtre qui donnait sur la mer, cherchait à distinguer le vaisseau au milieu de l'obscurité; elle passa la nuit entière dans l'attente. De temps en temps on entendait un bruit sourd. « C'est sans doute, disait Antoine, le canon d'alarme du malheureux navire. » Le jour parut enfin; Marie et son père volent vers le rivage; la tempête s'était calmée; le soleil se levait *radieux*, au milieu d'un cercle d'azur; l'élément perfide avait repris sa tranquillité; et les eaux, ridées par un souffle léger, venaient mourir sur la grève. Marie cherche avec inquiétude dans le lointain.... Le vaisseau a disparu! a-t-il péri? Quelques débris épars, une vergue, des morceaux de bordages, un tonneau ne lui laissant plus de doute, elle parcourt le rivage. Près de quelques débris que la mer a jetés sur la plage,

le corps d'un homme, à moitié enseveli dans le sable, frappe ses regards; elle approche; ses vêtemens sont ceux d'un matelot; elle le soulève, lave son visage meurtri, et croit remarquer qu'il donne encore quelques signes de vie; elle pousse un cri de joie, appelle son père. Celui-ci accourt, enlève le corps dans ses bras, et le porte dans sa cabane. Là tous les soins sont prodigués au malheureux naufragé, qui reprend ses esprits, et bientôt recouvre ses forces. Il témoigne au pêcheur et à sa fille la reconnaissance la plus vive, et leur apprend qu'il faisait partie de l'équipage du vaisseau qu'ils avaient aperçu en mer la veille de la tempête; que, retardé dans sa marche par quelques avaries qu'il avait éprouvées, ce vaisseau avait été surpris par la tempête, et jeté sur les rochers de la côte, où il s'était brisé; une partie de l'équipage s'était emparée du canot, et avait cherché à gagner la terre. Pour lui, resté sur le bâtiment, après l'avoir vu s'engloutir, il s'était accroché à une vergue, et avait été ainsi porté sur la plage, où Marie l'avait trouvé. Le matelot resta quelques jours avec ses bienfaiteurs; la petite Marie eut pour lui tous les soins imaginables; elle

prenait le plus grand intérêt au malheur du pauvre matelot. Celui-ci était pénétré de tant de bontés ; il admirait l'excellent cœur de sa bienfaitrice ; il sentait même se glisser au fond de son cœur un sentiment plus vif que la reconnaissance, sentiment dont il ne cherchait pas à se rendre compte, mais qui l'attachait de plus en plus à ses hôtes.... Cependant il était rétabli ; il ne pouvait pas rester plus long-temps à la charge du pauvre pêcheur ; et d'ailleurs, engagé dans la marine militaire, son devoir l'appelait à La Rochelle. « Je suis forcé de vous quitter, dit-il à ses hôtes généreux ; je ne pourrais rester plus long-temps près de vous, sans abuser de votre bienfaisance, sans encourir le reproche de mes chefs ; adieu, je pars ; je voudrais pouvoir reconnaître *les soins* dont vous m'avez accablé. Que voulez-vous dire ? reprit vivement Antoine ; nous ne voudrions rien recevoir, cela nous ôterait tout le plaisir de notre action. La Fortune ne m'a pas favorisé, continua le matelot ; mais voici une croix d'or que m'a donnée ma sœur : permettez-moi de l'offrir à votre généreuse fille. Je lui dois la vie ; je ne prétends point m'acquitter envers elle par ce léger présent : je veux seu-

ment lui laisser un souvenir du pauvre ma-
ot. » Marie voulait d'abord refuser; elle ac-
pta enfin. Le jeune homme prit congé du
cheur et de sa fille.

Le départ du jeune matelot laissa dans l'ame la petite Marie une impression de tristesse, ne jusqu'alors elle n'avait pas encore éprouée; quelquefois, les yeux fixés vers le lieu où lle avait trouvé le naufragé, elle poussait quelques soupirs; et une larme s'arrêtait sur le bord de sa paupière. Une année entière s'écoula. Ces impressions s'étaient un peu effacées; cependant quelquefois elle interrogeait son père; elle lui demandait si le jeune matelot ne reviendrait plus; elle accusait son absence. Un événement funeste tourna bientôt ses idées vers un autre objet. Le père Antoine tomba grièvement malade; les précieuses qualités de la petite Marie se montrèrent alors dans tout leur éclat. Le travail de son père les avait fait vivre jusque-là; dépourvue de ce secours, Marie ne se découragea cependant pas; elle passait les journées entières à faire du filet pour les pêcheurs, et la nuit elle veillait près du lit de son père; cependant son travail devenait chaque jour plus insuffisant. Ils furent

forcés d'aller fixer leur demeure ailleurs. Mari avait bien pensé à vendre la croix du matelot; mais ce sacrifice lui était pénible : ce bijou lui rappelait un souvenir si doux ! Quoique son père fût convalescent, il ne pouvait encore reprendre ses travaux, et ses ressources étaient totalement épuisées. La piété filiale l'emporte; elle court à la ville, met la croix en gage pour une somme bien modique à la vérité, mais qui du moins soulagera son père pendant quelques jours. Cette faible ressource s'épuisait.

Un soir, Marie, assise devant le foyer où brûlaient quelques brins de bruyère et de landes, achevait une pièce de filet qu'elle devait aller vendre le lendemain ; elle entend une voiture s'arrêter devant la porte de la chaumière; un monsieur, élégamment vêtu, *se présente.* « N'est-ce pas ici, dit-il, la demeure de M. Antoine Gerbaut? C'est moi, dit le vieillard, qui me nomme Antoine Gerbaut. » *Alors* l'étranger, s'inclinant : « Monsieur, une affaire du plus grand intérêt pour vous et mademoiselle votre fille exige votre présence à La Rochelle; une voiture est là qui vous attend, elle vous y transportera de suite». *L'é*tonnement du bon Antoine et de sa fille est

trême ; ils adressent à l'étranger une foule de
estions auxquelles celui-ci ne répond qu'en
pressant de partir. « Ne craignez rien, leur
t-il , l'affaire qui vous appelle à La Ro-
elle n'aura pour vous que des suites agréa-
es. » Sur cette assurance , le père et la
le se décident enfin à sortir de leur cabane ;
ne calèche et deux domestiques les atten-
aient à la porte ; leur surprise redouble ; ce-
endant ils montent dans la voiture avec leur
uide ; au bout de quelques instans on entre
lans La Rochelle. Bientôt la voiture s'arrête
devant un hôtel de belle apparence, dans le-
quel le pêcheur et sa fille sont introduits ; con-
duits par l'étranger , ils traversent plusieurs
appartemens richement meublés, et arrivent
dans une salle où leur conducteur les fait as-
seoir, et tire le cordon d'une sonnette ; à l'ins-
tant quatre domestiques se présentent. L'é-
tranger, leur adressant la parole : « Voici vos
maîtres , leur dit-il en indiquant le pêcheur
et sa fille ; et vous, continua-t-il en se tour-
nant vers ces derniers : cet hôtel vous appar-
tient, ces domestiques sont les vôtres ; ils sont
à vos ordres. » En achevant ces mots il les sa-
lue et sort.

Il est difficile de peindre l'étonnement où cette scène inattendue jeta le bon Antoine et la petite Marie. Ils se croyaient bercés par une de ces illusions agréables qui trompent quelquefois notre imagination au milieu du sommeil ; ils craignent de parler de peur de rompre l'enchantement ; une scène nouvelle vint les arracher à cette stupéfaction extatique.

La porte se rouvre de nouveau ; l'étranger paraît ; il conduit par la main un jeune homme. Marie a tressailli en envisageant ce nouvel étranger : elle l'a reconnu ; elle s'élance vers lui ; mais celui-ci l'a prévenue : il est dans les bras du vieillard et de la bonne Marie. « Oui, mes bons amis, s'écrie-t-il, oui, je suis ce pauvre matelot à qui vous avez sauvé la vie ; permettez-moi de serrer mes bienfaiteurs dans mes bras. Vous avez cru sans doute que je vous avais oubliés ; non, non ; je pense toujours à vous ; désormais je suis riche, nous ne nous séparerons plus ». Il raconte alors au pêcheur et à sa fille comment, après avoir quitté la cabane, il était venu à La Rochelle, s'était embarqué sur un corsaire, avait, par sa bravoure, obtenu le commandement d'un vaisseau, et avait fait sur les Anglais des prises

›nsidérables. « J'étais riche, dit-il, très riche ;
rrive à La Rochelle ; je pouvais donc acquit-
r la dette de la reconnaissance ; je me pré-
rais à aller vous voir, me jeter dans vos
as ; je vole vers la cabane où vous m'entou-
tes de soins si doux ; je la trouve abandon-
ée, déserte : comment vous peindre mon dé-
spoir ? Je passe une année, deux années en-
ères sans pouvoir découvrir votre demeure ;
hasard a voulu qu'hier je visse entre les
ains d'un bijoutier la croix qu'en partant
vous avais laissée ; j'interroge aussitôt cet
omme, j'apprends de lui votre domicile ; je
oulais courir à l'instant.... mais, me le par-
onnerez-vous, j'ai voulu vous surprendre ; un
e mes amis s'est chargé de vous amener ici ;
voulais jouir de votre étonnement et de
otre bonheur. Je vous répète ce que vous
dit mon ami : cet hôtel vous appartient ; ces
omestiques sont les vôtres. Nous n'y con-
entirons pas, s'écrient à la fois le pêcheur et
a fille. — Vous y consentirez, bonne Marie ;
cceptez ces dons avec ma main. Allons, père
ntoine, ferez-vous encore des difficultés ? »
Le pêcheur serra la main du jeune homme ;
ne larme vint mouiller sa paupière ; ce fut

toute sa réponse. Pour la petite Marie, elle baissa les yeux, et permit au matelot de prendre, comme gage de son consentement, un baiser sur son front, qu'embellissait le rouge du plaisir et de la pudeur.

Cet hôtel, dit en terminant M. Dorville, fut le témoin de cette scène attendrissante. Le pauvre matelot, la petite Marie et le bon Antoine l'habitent toujours, et sont heureux.

FIN DU SECOND VOLUME.

TABLE DES CHAPITRES

CONTENUS DANS CE SECOND VOLUME.

FIN DE LA TABLE DU SECOND VOLUME.